

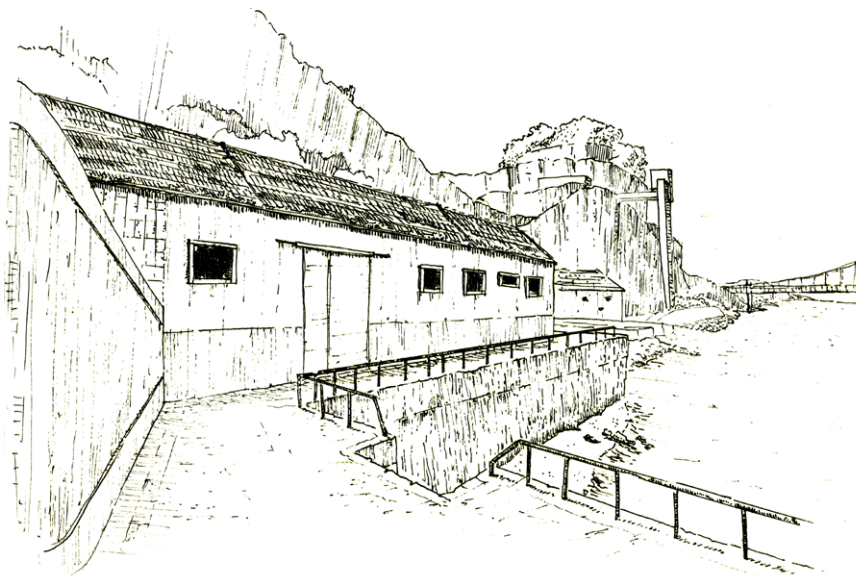
FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

U LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA

A CIDADE E O RIO

REGENERAÇÃO URBANA DE ALMADA E DO CAIS DO GINJAL



João Grilo de Brito de Albuquerque Gaspar
(Licenciado)

**Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre
em Arquitetura com especialização em Urbanismo**

Orientação Científica:

Prof. Doutor Sérgio Padrão Fernandes
Prof. Doutor José Luís Mourato Crespo

Júri de Prova:

Presidente: Doutor João Pedro Costa
Vogal: Arquiteto Fernando Travassos
Vogal: Doutor Sérgio Padrão Fernandes

Documento Definitivo

Lisboa, FA_ULisboa, Dezembro 2017

A Cidade e o Rio

Regeneração Urbana de Almada e do Cais do Ginjal

João Grilo de Brito de Albuquerque Gaspar

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do grau de Mestre
em Arquitetura com especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Prof. Doutor Sérgio Padrão Fernandes

Prof. Doutor José Luís Mourato Crespo

Júri de Prova:

Presidente: Doutor João Pedro Costa

Vogal: Arquiteto Fernando Travassos

Vogal: Doutor Sérgio Padrão Fernandes

Lisboa | FAUL | Dezembro de 2017

RESUMO

A relação Cidade-Rio é uma das mais importantes características que dão identidade às cidades ribeirinhas. Esta condição ribeirinha permite que a cidade se abra ao plano de água e com este construa um espaço simbólico da presença do homem no território.

O presente Projeto tem como principal objetivo reenquadrar esta relação que em tempos existiu entre a cidade de Almada e o rio Tejo. Estabeleceu-se assim uma pesquisa e leitura sobre a cidade de Almada de modo a entender como esta se desenvolveu, assim como entender como a sua frente ribeirinha surge e se molda ao território. Aqui, o presente projeto recebe maior enfoque na frente do Cais do Ginjal e é desenvolvida uma investigação em torno da sua relação com o rio. Reflete-se sobre os espaços obsoletos e abandonados que compreendem a frente ribeirinha de Almada e como podem estas partes funcionar como elementos integrados da cidade consolidada.

É assim proposta uma intervenção à escala da cidade onde se aplica um conjunto de operações de Regeneração Urbana dos antigos núcleos industriais da frente ribeirinha e se constrói uma articulação entre estes a partir da integração entre novos percursos e os elementos urbanos pré-existentes. Desta operação surgem novos momentos urbanos integrados no tecido urbano de Almada, onde o Cais do Ginjal se compõe como espaço de intervenção aproximada ao território. Aqui é aplicada uma estratégia de reutilização das estruturas abandonadas; de reabilitação dos elementos de aproximação ao rio e da articulação deste espaço à cidade a partir de passadiços e percursos assistidos. Tem-se assim como objetivo criar espaços âncora na frente ribeirinha de Almada como elementos geradores de relações entre o espaço interior à cidade e o rio.

Desta forma, torna-se imperativo olhar para estes espaços obsoletos, resultantes de várias transformações e usos, com uma expectativa de futuro e de novas oportunidades à forma de estar e viver na cidade.

PALAVRAS-CHAVE

Frentes Ribeirinhas; Cidade-Rio; Paisagem Industrial; Regeneração Urbana; Cais do Ginjal

ABSTRACT

The City-River relationship is one of the most important characteristics that give identity to the waterfront cities. This riverside condition allows the city to open to the water plan and with it to build a symbolic space of the presence of the man in the territory.

The main purpose of this Project is to reframe this relationship that once existed between the city of Almada and the river Tejo. It was thus established a research and reading around the city of Almada in order to understand how this one developed, as well as to understand how its waterfront arises and is molded to the territory. Here, the present project receives greater focus in front of the Quay of the Ginjal and an investigation is developed around its relation with the river. Reflects on the obsolete and abandoned spaces that comprise the waterfront of Almada and how these parts can function as integrated elements of the consolidated city.

It is thus proposed a city-wide intervention where a set of Urban Regeneration operations of the former industrial centers of the riverside front is applied and a link between them is constructed from the integration between new routes and the pre-existing urban elements. From this operation new urban moments are integrated integrated in the urban fabric of Almada, where the Cais do Ginjal is composed as an approximate intervention space to the territory. Here a strategy of reuse of abandoned structures is applied; rehabilitation of the elements of approach to the river and the articulation of this space to the city from footbridges and assisted routes. The purpose is to create anchor spaces on the river front of Almada as elements that generate relations between the interior space and the city and the river.

In this way, it becomes imperative to look at these obsolete spaces, resulting from various transformations and uses, with an expectation of future and new opportunities to the way of living and living in the city.

KEY-WORDS

Waterfronts; River-City; Industrial Landscape; Urban Regeneration; Cais do Ginjal

AGRADECIMENTOS

Sérgio Fernandes, pelo acompanhamento, conversas e conhecimentos transmitidos a volta da arquitectura no início e fim deste percurso;

Manuela da Fonte, por ter voltado a mostrar o interesse pela arquitectura;

José Crespo, por todo o apoio disponibilizado desde o início até ao termino deste último passo académico.

Aos meus amigos e colegas que sempre me acompanharam durante este percurso, tanto dentro como fora da faculdade:

André, Raquel, Inês, Hugo, Gabriela e Sofia.

Aos amigos que ficaram do percurso académico,

Aos amigos que sempre fizeram parte dos momentos mais importantes,

Por fim, à família:
Pai, Mãe e Irmãos.

ÍNDICE

Resumo	III
<i>Abstract</i>	V
Agradecimentos	VII
Índice	IX
Índice de Figuras	XIII
Lista de Abreviaturas	XXV
1. Introdução	1
1.1. Justificação de Tema	3
1.2. Enquadramento da Área de Estudo	4
1.3. Objetivos	5
1.4. Metodologia	7
1.5. Estrutura	9
PARTE I	
Discussão de Conceitos	11
2 Frentes Ribeirinhas e Transformação Urbana	13
2.1 Frente Ribeirinha	13
2.1.1 Cidade-Rio: Lugar de fixação humana, valores simbólicos e históricos	16
2.2 Processos de Transformação da Frente Ribeirinha	18
2.2.1 Revolução Industrial	21
2.2.2 Processo Contínuo de Transformação	23
2.2 Paisagem e Património Industrial	24
3 Reutilizar o Existente	27
3.1 Re-Habitar / Re-Usar	27
3.1.1 Reabilitação	31
3.1.2 Regeneração	33
3.2 Frentes Ribeirinhas Pós-Industriais	36
3.3 Percursos	37

PARTE II	Enquadramento e Leitura do Território	43
	4. A Formação do Traçado Urbano e a Memória Industrial de Almada	45
	4.1 Estuário	45
	4.2 Fundação do Traçado de Almada	49
	4.3 Formação e Sedimentação do Traçado	51
	4.4 Vocação Industrial de Almada / do Sítio	57
	4.4.1 Frente Ribeirinha até ao séc. XIX	57
	4.4.2 Frente Ribeirinha séc. XX e XXI	61
	5. Território	67
	5.1 Imagem: Monumentalização da Paisagem Industrial	67
	5.1.1 Paisagem Industrial no Cais do Ginjal	67
	5.1.2 Património e Lugares Singulares	71
	5.2 Contextualização Funcional e Social	73
	5.3 Mobilidade e Transportes	77
	5.4 Planos, Programas e Estudos para o Território	78
	5.4.1 Áreas de Reabilitação Urbana	79
	5.4.2 Plano de Pormenor do Cais do Ginjal	83
	5.4.3 Estudo de Enquadramento Estratégico – Almaraz, Ginjal	84
	5.4.4 Plano de Pormenor de Requalificação Urbana Funcional de Cacilhas	85
	5.4.5 Estudo de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo Rei	86
	5.4.6 Programa 2020	86
	5.4.7 Plano de Urbanização de Almada Nascente	87
PARTE III	Projeto: Regenerar a Articulação Cidade-Rio	89
	6 Plano e Estratégia Territorial e Urbana: Almada e o Cais do Ginjal	91
	6.1 Linhas Estratégicas	91
	6.2 Elementos Estratégicos	92
	6.2.1 Regeneração de Núcleos e Espaços Industriais	93
	6.2.2 Percursos	94
	6.3 Objetivos: Recuperar o Tecido Urbano na Relação Cidade-Rio	95

7. Plano de Detalhe: Reabilitar o Percorso Marginal do Cais do Ginjal	103
7.1 Linhas Estratégicas de Intervenção no Espaço Urbano	103
7.2 A Cidade e o Rio - Proposta de Integração Urbana	105
7.2.1 Cacilhas – Praça Articuladora de Espaços	108
7.2.2 Ginjal – [Re]Habitar um Novo Cais	111
7.2.3 Quinta do Almaraz – Percorso Cultural Estação Arqueológica – Castelo	118
8. Centro de Interpretação da Indústria do Bacalhau	123
8.1 O Armazém da Sociedade Theotónio Pereira	123
8.2 Re Utilizar / Adaptar a Uma Nova Função	124
8.3 Programa Funcional do Edifício	125
8.3.1 O Volume e a Forma	129
8.3.2 Espaço e Ordem	131
8.4 Espaço Memória do Ginjal	137
9. Considerações Finais	141
Bibliografia	147
Anexos	155

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1. Ilustração da Entrada do Cais do Ginjal. Fonte: FERNANDES, 2014.	Pág. 11
Fig. 2. Representação do Limite de Frente Ribeirinha. Fonte: FERNANDES, 2014, p. 36.	Pág. 14
Fig. 3. Delimitação da extensão de contato entre rio e cidade da área central de Tavira. Fonte: PINTO, 2007, p. 89.	Pág. 14
Fig. 4. Limite da Frente Ribeirinha de Lisboa. Fonte: FERNANDES, 2014.	Pág. 15
Fig. 5. Representação da Frente Ribeirinha de Almada. Fonte: Autoria Própria	Pág. 15
Fig. 6. Ribeira do Porto. Fonte: http://doportoenaoso.blogspot.pt	Pág. 16
Fig. 7. Representação de 1740 da Praça do Comércio onde se vêm presentes as caraterísticas da Ribeira . Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/da_Ribeira_em_1755.jpg	Pág. 16
Fig. 8. Planta de 1871 dos Planos dos Aterros de Lisboa. Fonte: http://doportoenaoso.blogspot.pt/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.jpg	Pág. 17
Fig. 9. Cidade Porto/Entrepasto Fonte: Hans Meyer, City Port.	Pág. 21
Fig. 10. Cidade Porto Distribuição Fonte: Hans Meyer, City Port.	Pág. 21
Fig. 11. Arsenal da Marinha do final do séc. XIX Fonte: http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/11/cruzador-d-amelia.html?m=1	Pág. 21
Fig. 12. Porto Industrial Fonte: Hans Meyer, City Port.	pág. 22
Fig. 13. Porto Industrial de Distribuição Fonte: Hans Meyer, City Port.	Pág. 22
Fig. 14. Zona do Braço de Prata da Lisboa Industrial Fonte: http://restosdecoleccion.blogspot.pt/fabrica-de-material-de-guerra.html	Pág. 22
Fig. 15. Estaleiros da Lisnave nos anos 70 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/search?q=lisnave	Pág. 23
Fig. 16. Estaleiros da Lisnave em estado de abandono no séc. XXI. Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/search?q=lisnave	Pág. 23
Fig. 17. Gasómetro da Matinha, Lisboa, 1938. Fonte: https://estradasvoltinhas.blogspot.pt/2014/07/fabrica-do-gas-da-matinha-1938.html	Pág. 24
Fig. 18. Estaleiros da Lisnave abandonados. Fonte: http://ruinarte.blogspot.pt/	Pág. 25

Fig. 19. Antiga fábrica de Cabos D'Ávila. Fonte: http://ruinarte.blogspot.pt/	Pág. 26
Fig. 20. Construção da Torre Eiffel e impato na paisagem Fonte: http://www.businessinsider.com/eiffel-tower-construction-photos-history-2017-3/#it-was-the-worlds-tallest-structure-until-1930-when-the-chrysler-building-in-new-york-city-surpassed-it-8	Pág. 26
Fig. 21. Peças técnicas de projeto Fonte: http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro	Pág. 28
Fig. 22. Fotografia exterior da habitação Fonte: http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro	Pág. 28
Fig. 23. Fotografia Interior da Habitação Fonte: http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro	Pág. 28
Fig. 24. Peças conceptuais de projeto Fonte: http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro	Pág. 28
Fig. 25. Plantas do Centro Interpretativo da Afurada Fonte: http://www.ctchannel.tv/video/61	Pág. 29
Fig. 26. Cortes do Centro Interpretativo da Afurada Fonte: http://www.ctchannel.tv/video/61	Pág. 29
Fig. 27. Fotografia da fachada. Fonte: https://www.domusweb.it/en/architecture/2014/04/16/centro_interpretativo_do_patrim_nio_da_afurada_.html	Pág. 29
Fig. 28. Fotografia do interior. Fonte: https://www.domusweb.it/en/architecture/2014/04/16/centro_interpretativo_do_patrim_nio_da_afurada_.html	Pág. 29
Fig. 29. Planta Piso 0 Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos	Pág. 30
Fig. 30. e 31. Cortes transversais Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos	Pág. 30
Fig. 32. Fotografia da relação entre casa e muro Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos	Pág. 30
Fig. 33. Fotografia de relação de materialidades Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos	Pág. 30
Fig. 34. Fotografia da entrada da habitação Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos	Pág. 30
Fig. 35. Fotografia das Caves do Douro Fonte: http://www.cruzeiros-douro.pt/userfiles/image/pt/blog/caves-de-vinho-do-porto-2.jpg	Pág. 32
Fig. 36. Relação do percurso com o rio Douro Fonte: http://www.cruzeiros-douro.pt/userfiles/image/pt/blog/caves-de-vinho-do-porto-2.jpg	Pág. 32
Fig. 37. Fotografia das Caves do Douro Fonte: Do Autor	Pág. 32
Fig. 39. Axonometria de projeto Fonte: https://www.flickr.com/photos/kuartzo/4455677678/in/photostream/	Pág. 34

Fig. 40; 41 e 42. Plantas dos diferentes pisos do museu Fonte: https://www.flickr.com/photos/kuartzo/4454920047/in/photostream/	Pág. 34
Fig. 43. Alçados de Projeto Fonte: https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia	Pág. 35
Fig. 44. Fotografia do pontão em direção ao farol Fonte: https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia	Pág. 35
Fig. 45. Fotografia do interior do museu para o exterior Fonte: https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia	Pág. 35
Fig. 46. Fotografia do conjunto Fonte: https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia	Pág. 35
Fig. 47. Representação de um dos primeiros mapas de reconhecimento de sistemas de circulação Fonte: Francesco Careri, WALKSCAPES	Pág. 37
Fig. 48. Planta síntese dos percursos assistidos Fonte: Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo	Pág. 38
Fig. 49. Ortofotomapa da proposta de percursos Fonte: Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo	Pág. 38
Fig. 50. Corte do acesso entre os espaços públicos Fonte: https://www.archdaily.com/castelo-de-sao-jorge-falcao-de-campos	Pág. 39
Fig. 51. Perfil do percurso a passar pela baixa Fonte: https://www.archdaily.com-jorge-falcao-de-campos	Pág. 39
Fig. 52. Axonometria em corte do funicular da Graça Fonte: Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo	Pág. 39
Fig. 53. As formas de percorrer o espaço Fonte: Espaço, Forma e Ordem, Francis D. Ching	Pág. 40
Fig. 54. Enquadramento na passagem de espaços Fonte: Espaço, Forma e Ordem, Francis D. Ching	Pág. 40
Fig. 55. Configuração do percorrer Fonte: Espaço, Forma e Ordem, Francis D. Ching	Pág. 40
Fig. 56. Visão Serial Fonte: Paisagem Urbana, Gordon Cullen	Pág. 41
Fig. 57. Configuração da Visão Serial Fonte: Paisagem Urbana, Gordon Cullen	Pág. 41
Fig. 58. Ilustração de Armazéns no Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 43
Fig. 59. Estuário do Tejo Fonte: Do Autor	Pág. 44
Fig. 60. Almada e a Outra Margem Fonte: Do Autor	Pág. 46- 47
Fig. 61. Traçado de Almada início do Séc. XIX Fonte: Do Autor	Pág. 48

Fig. 62. Traçado de Almada início do Séc. XX Fonte: Do Autor	Pág. 48
Fig. 63. Vista tomada do Campo de S. Paulo Anos 40 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 49
Fig. 64. Vista tomada de Lisboa para Almada (1868) Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 49
Fig. 65. Traçado de Almada na Década de 40 Fonte: Do Autor	Pág. 50
Fig. 66. Traçado de Almada na Década de 50 Fonte: Do Autor	Pág. 50
Fig. 67. Largo Alfredo Dinis no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 51
Fig. 68. Cova da Piedade no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 51
Fig. 69. Jardim da Cova da Piedade no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 51
Fig. 70. Traçado de Almada na Década de 60 Fonte: Do Autor	Pág. 52
Fig. 71. Traçado de Almada na Década de 60 Fonte: Do Autor	Pág. 52
Fig. 72. Praça do MFA na década de 60 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 53
Fig. 73. Praça da Fonte Luminosa na década de 70 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 53
Fig. 74. Jardim Sá Linhares na década de 50 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 53
Fig. 75. Entrada de Cacilhas década de 50 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 53
Fig. 76. Traçado de Almada séc. XXI Fonte: Do Autor	Pág. 54
Fig. 77. Ponte em construção em 1965 Fonte: https://www.pinterest.pt/pin/377106168777783625/	Pág. 55
Fig. 78. Jardim do Rio e elevador panorâmico Fonte: Do Autor	Pág. 55
Fig. 79. Enquadramento de Almada em relação a Lisboa Fonte: Autor	Pág. 57
Fig. 80. Antigo Pontão de Cacilhas na década de 40 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 57
Fig. 81. Gravura da vista de Almada em 1825 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 57
Fig. 82. Falua do Tejo no cais de Cacilhas no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 58
Fig. 83. Atividade portuária de Cacilhas no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 58

Fig. 84. Fábricas de cortiça da Cova de Piedade Fonte: https://www.pinterest.pt/pin/586171707719876104/	Pág. 58
Fig. 85. Cais do Caramujo na década de 1930 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 58
Fig. 86. Instalações da Hugo Parry & Son no Ginjal Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 58
Fig. 87. Instalações no Olho de Boi no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 59
Fig. 88. Fábrica de Moagem no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 59
Fig. 89. Últimos armazéns do cais do Ginjal e Boca do Vento no início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 60
Fig. 90. Tanoaria Francisco da Cerca Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 60
Fig. 91. Grémio dos armadores de pesca do bacalhau na década de 50 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 60
Fig. 92. Companhia Portuguesa de Pesca no cais Olho de Boi na década de 40 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 60
Fig. 93. Cais do Ginjal início do séc. XX Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 60
Fig. 94. Vista do cais do Ginjal tomada do miradouro da Boca do Vento na década de 40 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 61
Fig. 95. Navio Pedro de Barcelos à margem do Cais do Ginjal na década de 70 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 61
Fig. 96. Bacalhoeiro a abastecer no Cais do Ginjal Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 61
Fig. 97. Cais do Ginjal vista aérea na década de 1950 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 62
Fig. 98. Cacilhas vista aérea da década de 50 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 62
Fig. 99. Cacilhas e Margueira na década de 40 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 62
Fig. 100. Início da construção do aterro para as instalações da lisnave na década de 60 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 62
Fig. 101. Construção do pórtico e da doca 13 da Lisnave entre 1970 e 1971 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 63
Fig. 102. Lisnave em pleno uso na década de 70 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 63
Fig. 103. Estaleiros da Hugo Perry & Son em cacilhas na década de 80 Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 63
Fig. 104. Sequência de desenhos a ilustrar o avanço da linha de costa e ocupação industrial do Cais do Ginjal e Cacilhas Fonte: Do Autor	Pág. 64
Fig. 105. Vista de antigo armazém do Grémio Fonte: Do Autor	Pág. 66

Fig. 106. Vista dos armazéns à entrada do Cais do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 66
Fig. 107. Vista do corredor ribeirinho do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 66
Fig. 108. Axonometria da Acrópole de Atenas Fonte: Do Autor (adotado a partir da representação de Ching)	Pág. 67
Fig. 109. Vista do Partenon, Acrópole de Atenas Fonte:	Pág. 67
Fig. 110. Fotografia da antiga fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau Fonte: Do Autor	Pág. 67
Fig. 111. Fotografia do estado de abandono do antigo espaço dos Grémio Fonte: Do Autor	Pág. 68
Fig. 112. Fábrica de Óleo de Fígado abandonada topo do Cubal Fonte: Do Autor	Pág. 68
Fig. 113. Parede sobranceira dos armazéns que compreendiam parte do Cais do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 68
Fig. 114. Grua de abastecimento de embarcações Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar	Pág. 68
Fig. 115. Vista Geral do Ginjal tomada do Cacilheiro Fonte: Do Autor	Pág. 68
Fig. 116. Escadas de usadas com cais de embarque Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar	Pág. 69
Fig. 117. Presença dos Pontões Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar	Pág. 69
Fig. 118. Últimos armazéns que compreendem o Cais do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 69
Fig. 119. Património existente no Concelho de Almada Fonte: Do Autor	Pág. 70
Fig. 120. Património nas proximidades da Frente Ribeirinha norte de Almada Fonte: Do Autor	Pág. 70
Fig. 121. Relação do Património com a topografia do lugar Fonte: Do Autor	Pág. 70
Fig. 122 e 123. Vestígios de uma Vala de proteção ao povoado Fenício Fonte: Do Autor	Pág. 71
Fig. 124. Vista aérea do enquadramento entre o Castelo e a Quinta do Almaraz Fonte: Do Autor	Pág. 71
Fig. 125. Funções existentes no Cais do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 72
Fig. 126. Estado de Conservação Fonte: Do Autor	Pág. 72
Fig. 127. Número de pisos Fonte: Do Autor	Pág. 72

Fig. 128. Entrada no Olho de boi onde se pode ver o Pelourinho de Almada e praia das Lavadeiras Fonte: Do Autor	Pág. 73
Fig. 129. Saída do terminal fluvial Fonte: Do Autor	Pág. 73
Fig. 130. Grupo de pescadores a arrumar as redes Fonte: Do Autor	Pág. 73
Fig. 131. Pescador no Cais do Ginjal Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar	Pág. 74
Fig. 132. Esplanada do restaurante Ponto Final no último pontão do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 75
Fig. 133. Estado de degradação do Cais do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 75
Fig. 134. Caracterização e hierarquização das Vias de Almada Fonte: Do Autor	Pág. 76
Fig. 135. Cais de ancoragem dos Cacilheiros Fonte: Do Autor	Pág. 77
Fig. 136. Linha do MTS no centro de Almada Fonte: Do Autor	Pág. 77
Fig. 137. Terminal de autocarros em Cacilhas Fonte: Do Autor	Pág. 77
Fig. 138. Terminal do MTS em Cacilhas Fonte: Do Autor	Pág. 77
Fig. 139. Planos e Estudos para o Território Fonte: Pelo Autor	Pág. 78
Fig. 140. Planta com os Núcleos Históricos existentes em Almada Fonte: Do Autor	Pág. 79
Fig. 141. Planta da área de intervenção da ARU de Almada Velha Fonte: Documento estratégico Almada (ARU de Almada)	Pág. 80
Fig. 142. Planta da área de intervenção da ARU de Cacilhas Fonte: Documento estratégico de Cacilhas (ARU de Cacilhas)	Pág. 81
Fig. 143. Planta da área de intervenção da ARU da Cova da Piedade Fonte: Documento estratégico Cova da Piedade (ARU da Cova da Piedade)	Pág. 82
Fig. 144; 145 e 146. Maquetes da proposta de intervenção do Plano de Pormenor Fonte: http://ceregeiro.com/pt/text-2-11-94-92-ginjal	Pág. 83
Fig. 147. Planta de Implantação do Plano Pormenor do Ginjal Fonte: http://ceregeiro.com/pt/text-2-11-94-92-ginjal	Pág. 83
Fig. 148. Planta de Implantação do EEE de Almaraz- Ginjal Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz- Ginjal, CMA	Pág. 84
Fig. 149. Perfil da proposta do EEE de Almaraz- Ginjal Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz- Ginjal, CMA	Pág. 84
Fig. 150. Implantação do Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana e Funcional de Cacilhas Fonte: PPRUFC, CMA	Pág. 85
Fig. 151. Planta de delimitação da área de intervenção Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo Rei	Pág. 86

Fig. 152. Planta de estratégias de intervenção Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo Rei	Pág. 86
Fig. 153. Representação Concetual de intervenção do PUAN Fonte: Atkins	Pág. 87
Fig. 154. Ilustração concetual de intervenção do PUAN Fonte: Atkins	Pág. 87
Fig. 155. Planta de Implantação do PUAN Fonte: Atkins	Pág. 87
Fig. 156. Perspetiva do Antigo Grémio Fonte: Do Autor	Pág. 89
Fig. 157. Principais Espaços de Intervenção da Estratégia Fonte: Do Autor	Pág. 90
Fig. 158. Elementos base de estratégia urbana Fonte: Do Autor	Pág. 92
Fig. 159. Estratégia integrada do Tecido Urbano de Almada Fonte: Do Autor	Pág. 92
Fig. 160. Identificação dos Núcleos Históricos e Industriais de Almada Fonte: Do Autor	Pág. 93
Fig. 161. Núcleos Históricos e Industriais pertencentes a estratégia de Regeneração Fonte: Do Autor	Pág. 94
Fig. 162. Núcleos Históricos e Industriais pertencentes a estratégia de Regeneração Fonte: Do Autor	Pág. 95
Fig. 163. Conjunto de Percursos propostos para a estratégia urbana Fonte: Do Autor	Pág. 96
Fig. 164. Relação dos percursos propostos com a topografia que compõem o território Fonte: Do Autor	Pág. 96
Fig. 165. Relação dos percursos propostos com a topografia que compõem o território Fonte: Do Autor	Pág. 96
Fig. 166. Relação de percursos propostos entre a Lisnave e Almada Fonte: Do Autor	Pág. 98
Fig. 167. Relação de percursos propostos entre a Cova da Piedade e Lisnave Fonte: Do Autor	Pág. 98
Fig. 168. Relação de estratégia com a Frente Ribeirinha Norte Fonte: Do Autor	Pág. 100
Fig. 169. Maquete 1:2000 da Topografia da Arriba Fóssil Fonte: Do Autor	Pág. 101
Fig. 170. Axonometria com os elementos singulares do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 102
Fig. 171. Perfil de estudo da Arriba e dos conjuntos construídos Fonte: Do Autor	Pág. 102
Fig. 172. Novas formas de utilização dos espaços interiores Fonte: Do Autor	Pág. 104
Fig. 173. Formas de tocar na água Fonte: Do Autor	Pág. 104

Fig. 174. A formação de passadiços na Arriba Fonte: Do Autor	Pág. 104
Fig. 175. Momentos de relação entre o percurso marginal e o rio Fonte: Do Autor	Pág. 104
Fig. 176. Relações e formas que se podem adotar com a transformação do paredão Fonte: Do Autor	Pág. 105
Fig. 177. Ideia de como os espaços deste Cais se podem integrar com a envolvente Fonte: Do Autor	Pág. 105
Fig. 178. Estratégia de intervenção na Frente Ribeirinha do Ginjal Fonte: Do Autor	Pág. 105
Fig. 179. Plano de Proposta Urbana Fonte: Do Autor	Pág. 107
Fig. 180. Representação de ideias iniciais de abertura de Cacilhas ao Tejo Fonte: Do Autor	Pág. 108
Fig. 181. Simplificação entre os elementos que compõem a zona de Cacilhas e a proposta Fonte: Do Autor	Pág. 108
Fig. 182. Estudo de relações entre o percurso e os novos elementos projetados Fonte: Do Autor	Pág. 108
Fig. 183. Vista da praça que se intercala com as embarcações Fonte: Do Autor	Pág. 108
Fig. 184. Vista tomada do espaço central à praça Fonte: Do Autor	Pág. 109
Fig. 185. Estudos da antiga linha do porto de Cacilhas Fonte: Do Autor	Pág. 109
Fig. 186. Axonometria da intervenção final Fonte: Do Autor	Pág. 109
Fig. 187. Relação entre o pátio e o pontão Fonte: Do Autor	Pág. 110
Fig. 188. Axonometria da relação entre patamares Fonte: Do Autor	Pág. 110
Fig. 189 e 190. Cortes de relação entre a plataforma e o conjunto construído Fonte: Do Autor	Pág. 111
Fig. 191. Estudos da integração da plataforma no corredor marginal Fonte: Do Autor	Pág. 111
Fig. 192. Planta de integração entre a plataforma e os elementos que compõem este troço do corredor marginal Fonte: Do Autor	Pág. 111
Fig. 193. Corte do pátio e representação dos acessos entre cotas Fonte: Do Autor	Pág. 111
Fig. 194. Perspetiva do pontão em relação à água Fonte: Do Autor	Pág. 112
Fig. 195. Corte do pontão e da relação entre o plano terrestre e o plano de água Fonte: Do Autor	Pág. 112
Fig. 196. Axonometria de solução e relação entre acessos a patamares diferentes Fonte: Do Autor	Pág. 112

Fig. 197. Axonometria de solução dos pontões Fonte: Do Autor	Pág. 113
Fig. 198. Relação entre o espaço interior do Cubal e o percurso marginal Fonte: Do Autor	Pág. 113
Fig. 199. Vista da relação entre o antigo Grémio e o pontão Fonte: Do Autor	Pág. 113
Fig. 200 e 201. Perspetivas da relação entre a rampa e o rio Fonte: Do Autor	Pág. 114
Fig. 202. Axonometria de relação entre os percursos e entre patamares Fonte: Do Autor	Pág. 114
Fig. 203. Perspetiva do interior do pátio e relação de planos de passagem Fonte: Do Autor	Pág. 114
Fig. 204 e 205. Perspetivas da relação entre a rampa e o rio Fonte: Do Autor	Pág. 115
Fig. 206. Axonometria de relação entre a rampa e o rio Fonte: Do Autor	Pág. 115
Fig. 207. Corte a representar a relação entre cotas Fonte: Do Autor	Pág. 115
Fig. 208 e 209. Perspetivas da relação entre a plataforma e o paredão Fonte: Do Autor	Pág. 116
Fig. 210. Axonometria da plataforma a agarrar o paredão Fonte: Do Autor	Pág. 116
Fig. 211. Representações do pontão e da forma como se relaciona com o areal Fonte: Do Autor	Pág. 116
Fig. 212. Axonometria da relação entre espaços Fonte: Do Autor	Pág. 116
Fig. 213 e 214. Esquemas de como os momentos de torção se materializam no percurso Fonte: Do Autor	Pág. 117
Fig. 215. Maquete de representação do passadiço na arriba Fonte: Do Autor	Pág. 117
Fig. 216. Perspetiva de entrada no jardim do Rio Fonte: Do Autor	Pág. 117
Fig. 217. Axonometria da nova praça no jardim do Rio Fonte: Do Autor	Pág. 117
Fig. 218. Perfil da transformação do Silo em elevador Fonte: Do Autor	Pág. 118
Fig. 219. Axonometria da plataforma adjacente à antiga Fábrica de Óleo de Figado de Bacalhau Fonte: Do Autor	Pág. 118
Fig. 220 e 221. Axonometrias de relação entre o Castelo de Almada e as várias plataformas e miradouros Fonte: Do Autor	Pág. 118
Fig. 222; 223 e 224. Esboços da materialização do volume a sair do terreno Fonte: Do Autor	Pág. 119
Fig. 225 e 226. Perspetivas de relação entre os caminhos e o volume Fonte: Do Autor	Pág. 119

Fig. 227. Volume final do Centro de Visitas ao espaço arqueológico Fonte: Do Autor	Pág. 119
Fig. 228. Maquete geral 1:1000 Fonte: Do Autor	Pág. 120
Fig. 229. Representação dos passadiços em maquete e relação com a topografia da arriba Fonte: Do Autor	Pág. 120
Fig. 230. Foto da maquete com o cubal e a relação com o caminho interior Fonte: Do Autor	Pág. 120
Fig. 231. Presença do volume do Centro de Visitas do sítio arqueológico a sair do terreno Fonte: Do Autor	Pág. 121
Fig. 232. Fotos da maquete com os passadiços propostos Fonte: Do Autor	Pág. 121
Fig. 233. Relação dos passadiços com o Centro de Visitas da estação arqueológica Fonte: Do Autor	Pág. 121
Fig. 234. Fotografia dos armazéns da Sociedade Theotónio Pereira nos anos 1950. Fonte: Do Autor	Pág. 122
Fig. 235 e 236. Atividade de abastecimento e descarga de barris de vinho nos armazéns Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 123
Fig. 237. Planta Original dos Armazéns Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/	Pág. 123
Fig. 238. Axonometria de leitura e relação entre volumes Fonte: Do Autor	Pág. 124
Fig. 239. Organigrama funcional do conteúdo programático do Centro de Interpretação Fonte: Do Autor	Pág. 125
Fig. 240. Implantação do Centro Interpretativo Fonte: Do Autor	Pág. 126
Fig. 242. Piso Superior do Centro Interpretativo Fonte: Do Autor	Pág. 127
Fig. 243. Maquete 1:500 da relação entre os volumes e os elementos exteriores Fonte: Do Autor	Pág. 128
Fig. 244. Maquete 1:500 da proposta de intervenção nos armazéns Fonte: Do Autor	Pág. 128
Fig. 245. Representação do volume de intervenção e da relação do objeto com o percurso marginal Fonte: Do Autor	Pág. 129
Fig. 246. Relação de materialidades e relação entre o pórtico gótico e a pedra talhada do museu de arte Kolumba Fonte: Do Autor	Pág. 129
Fig. 247. Representação da relação entre o muro e o percurso Fonte: Do Autor	Pág. 129
Fig. 248. Representação da relação entre o muro e o objeto arquitetónico Fonte: Do Autor	Pág. 129
Fig. 249. Representação em maquete no muro a interseção o interior do objeto Fonte: Do Autor	Pág. 130
Fig. 250. Foto Maquete 1:200 com o pátio e luz Fonte: Do Autor	Pág. 130

Fig. 251. Corte do pátio com estudo de luz Fonte: Do Autor	Pág. 130
Fig. 252. Perspetiva do átrio de receção e impacto do muro dentro do átrio Fonte: Do Autor	Pág. 131
Fig. 253; 254 e 255. Perspetivas de interior do edifício, de baixo do pátio e nas câmaras escuras Fonte: Do Autor	Pág. 131
Fig. 256 e 257. Ambientes interiores na relação com a abertura/pátio e o objeto fechado, estudo de materialidade Fonte: Do Autor	Pág. 132
Fig. 258. Representação do aspeto sólido do volume superior Fonte: Do Autor	Pág. 132
Fig. 259. Representações sobrepostas do caminho a seguir dentro do edifício Fonte: Do Autor	Pág. 132
Fig. 260; 261 e 262. Conceito de Volume e relação entre planos Fonte: Do Autor	Pág. 133
Fig. 263. Esquema de relação entre o percurso e o volume Fonte: Do Autor	Pág. 133
Fig. 264 e 265. Ideias conceituais de relação de percursos e organização do espaço Fonte: Do Autor	Pág. 133
Fig. 266. Corte longitudinal e estudos de luz nos volumes Fonte: Do Autor	Pág. 133
Fig. 267. Corte em perspetiva a representar a relação de volumes e as aberturas de luz nas coberturas Fonte: Do Autor	Pág. 134
Fig. 268. Corte em perspetiva de relação da rampa com os volumes Fonte: Do Autor	Pág. 134
Fig. 269. Corte onde se pode ver a relação de plataforma com a embarcação Fonte: Do Autor	Pág. 134
Fig. 270. Perspetiva da relação entre loja e cafetaria Fonte: Do Autor	Pág. 134
Fig. 271. Representação de mesanino em maquete Fonte: Do Autor	Pág. 134
Fig. 272. Vista tomada do interior da nave Fonte: Do Autor	Pág. 135
Fig. 273. Corte a representar a relação entre os espaços técnicos e o pátio Fonte: Do Autor	Pág. 135
Fig. 274. Axonometria da relação entre o pátio e os espaços técnicos Fonte: Do Autor	Pág. 135
Fig. 275. Axonometria de representação da plataforma Fonte: Do Autor	Pág. 136
Fig. 276 e 277. Vistas da plataforma em diferentes pontos de acesso Fonte: Do Autor	Pág. 136
Fig. 278. Maquete 1:1000 de relação entre plataforma e paredão Fonte: Do Autor	Pág. 136
Fig. 279. Maquete 1:500 de relação entre a plataforma e o paredão Fonte: Do Autor	Pág. 136

Fig. 280. Axonometria do espaço memória Fonte: Do Autor	Pág. 137
Fig. 281. Ambiente do espaço memória Fonte: Do Autor	Pág. 137
Fig. 282. Estudo de luz a meio do dia Fonte: Do Autor	Pág. 138
Fig. 283. Maquete piso superior Fonte: Do Autor	Pág. 138
Fig. 284. Estudo de luz na maquete Fonte: Do Autor	Pág. 138
Fig. 285. Estudo da luz em maquete ao final do dia Fonte: Do Autor	Pág. 138
Fig. 286. Estudo de luz em maquete Fonte: Do Autor	Pág. 139
Fig. 287. Estudo de luz em maquete Fonte: Do Autor	Pág. 139
Fig. 288. Rampa enquadrada na abertura da cobertura Fonte: Do Autor	Pág. 139
Fig. 289. Estudo de luz em maquete Fonte: Do Autor	Pág. 139

LISTA DE ABREVIATURAS

AML	Área Metropolitana de Lisboa
CMA	Câmara Municipal de Almada
CML	Câmara Municipal de Lisboa
DR	Diário de República
EEE	Estudos de Enquadramento Estratégico
IGT	Instrumentos de Gestão Territorial
MTS	Metro Sul do Tejo
PDM	Plano Diretor Municipal
PFM	Projeto Final de Mestrado
PP	Plano de Pormenor
PUAN	Plano de Urbanização de Almada Nascente
SRN	Sociedade de Reparação de Navios
TST	Transportes Sul do Tejo

1. INTRODUÇÃO

1.1 Justificação de Tema

O tema *A cidade e o rio: Regeneração Urbana de Almada e do Cais do Ginjal*, tem como principais premissas entender a importância que a relação entre Cidade-Rio tem na organização do território e compreender como pode ser fundamentada uma estratégia de Regeneração Urbana das frentes ribeirinhas onde esta relação se tornou progressivamente obsoleta. Utiliza-se aqui a cidade de Almada como caso estudo e o Cais do Ginjal como elemento simbólico, onde urge recuperar a relação entre o tecido urbano e o plano de água.

Baseada numa observação atenta do território e partindo de uma análise dos momentos históricos que marcaram as frentes ribeirinhas desta cidade, compreendemos a existência de um tecido urbano em rutura, onde ao longo dos vários momentos que ocorreram no passado, entre ocupações portuárias industriais e consequentes desafetações, originaram um território desconetado com fragmentos de tecido urbano e que compromete uma barreira entre a cidade de Almada e o rio Tejo, que progressivamente se tem vindo a tornar mais evidente.

A Frente Ribeirinha de Almada está estrategicamente localizada no estuário do Tejo, para além de usufruir também de uma grande proximidade com Lisboa, mas atualmente em decadência das suas estruturas portuárias e industriais. Assim, encontramos uma vasta área no território, em estado obsoleto e a necessitar de uma intervenção urgente de reabilitação urbana. Revela-se uma oportunidade de repensar e intervir no espaço urbano, onde a reintegração da relação Cidade-Rio no contexto de Almada e a Regeneração Urbana de Frentes Ribeirinhas, como o Cais do Ginjal, contemplam uma abordagem, comprometida com o passado e com a história, mas sobretudo com novos programas e a novos tipos de uso. Surge assim uma oportunidade de repensar o território e recuperar/reutilizar este tecido urbano de frente ribeirinha para refazer uma parte da cidade.

1.2 Enquadramento da Área de Estudo

A área de estudo abrangida pelo Projeto insere-se no concelho de Almada e compreende-se por uma frente ribeirinha definida pelas freguesias de Almada; Cacilhas; Cova da Piedade e Laranjeiro. Esta frente, fortemente banhada pelo Estuário do Tejo, compreende-se por uma extensão de, aproximadamente, quatro quilómetros e meio. Todas estas frentes refletem um processo de desenvolvimento e assentamento semelhantes, tendo origem numa relação mutua de ligação com o rio e das atividades aqui desenvolvidas, nomeadamente as de armazenagem, piscatória e industriais. Destacando-se áreas como a Margueira e Mutella, onde mais tarde surge a Lisnave; a Cova da Piedade; a área portuária de Cacilhas; o Cais do Olho de Boi e também o Cais do Ginjal, onde o projeto se foca mais em detalhe.

Com o advento da Revolução industrial e da consequente consolidação urbana da cidade, o território de Almada sofre fortes transformações na sua paisagem urbana e do modo de utilização do espaço. Com a consequente ocupação da frente marginal por fábricas e do interior por bairros de habitação, surgem opções de construir o território e a cidade transforma-se conforme estas frentes ribeirinhas se vão desenvolvendo. Contudo, o progresso industrial acaba por ter um termo, levando à desafetação de grandes conjuntos industriais e ao surgimento de áreas urbanas obsoletas que vão originar descontinuidades no tecido urbano e uma progressiva fragmentação.

Assim, para o desenvolvimento deste projeto, foi fundamental perceber como surgem estas áreas urbanas e como de formaram, como funcionam e influenciam o território; como o tecido atual e os seus principais elementos urbanos se assentaram neste; de que modo as infraestruturas e os meios coletivos geram a cidade; quem são as pessoas que vivem o território e como a paisagem e a imagem da cidade é definida.

1.3 Objetivos

Para o desenvolvimento do presente projeto, partiu-se da intenção de recuperar a relação Cidade-Rio no contexto do tecido urbano de Almada, permitindo-se transformar espaços de grande potencial para o território e criar uma nova imagem da cidade. Reinventa-se assim uma forma de experienciar o percurso ribeirinho do Cais do Ginjal, onde se potencializam espaços e se exploram momentos de contato com o rio. Tendo como enfoque criar uma centralidade territorial a partir de elementos que não se encontram devidamente valorizados mas que permitem criar espaços de grande singularidade e que suportem uma forte identidade.

A estratégia geral de intervenção complementa-se pela agregação entre o tecido urbano consolidado e os espaços descaracterizados que se encontram na sua Frente Ribeirinha. Para tal, tem-se como objetivo principal a Regeneração Urbana dos grandes núcleos históricos e industriais que se encontram nas zonas ribeirinhas da cidade, de modo a reutilizar, adaptando a novas funções e modos de viver as estruturas industriais aqui presentes assim como o traçado que as caracteriza. Aqui intenta-se a valorização do património industrial e a sua protagonização na qualificação destes espaços assim como da integração da paisagem industrial preexistente na criação da imagem de uma nova parte da cidade.

Como elementos de apoio a estas operações de Regeneração, e de modo a alcançar a pretendida relação de Cidade-Rio, propõe-se um sistema de percursos, divididos entre passadiços, percursos assistidos e recuperação de trilhos pré-existent e do próprio traçado da cidade, como elementos intervenientes nestes espaços industriais e como princípio agregador entre a cidade interior e as Frentes Ribeirinhas.

Para se desenvolver esta estratégia em todos os níveis de aproximação ao território, desenvolve-se o projeto em três escalas de resolução, designadamente o Plano de Estrutura; Plano de Detalhe e Plano Integrado. O plano de Estrutura corresponde à intervenção à escala mais abrangente da cidade e dos variados elementos urbanos que o compõem, alcançando uma solução de estratégia territorial. À escala do Plano de Detalhe o projeto foca-se na frente do Cais do Ginjal e os espaços urbanos que o compreendem.

Aqui pretende-se aplicar uma operação de Regeneração Urbana a toda a extensão do percurso marginal do cais, que vai desde o porto fluvial de Cacilhas até ao Jardim do Rio, assim como nas cotas superiores que integram um vazio urbano incluso no traçado da cidade, onde podemos encontrar a Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz e o Castelo de Almada. Estes elementos, descaraterizados do restante tecido urbano, incluem-se em momentos de integração da intervenção a ser aplicada nesta escala de aproximação ao território.

Na escala do Plano Integrado tem-se por objetivo intervir num conjunto de armazéns onde se viabiliza uma intervenção integrada das componentes abordadas nos planos anteriores, desde a Reutilização de espaços, à Reabilitação e projeção de percursos programáticos da intervenção.

1.4 Metodologia

As respostas às problemáticas expostas ao longo do Projeto, fundamentaram-se a partir da discussão de conceitos que enquadram o tema da leitura do território, componentes que permitiram aprofundar e suportar as soluções de projeto, desenvolvidas para os distintos níveis de resolução.

Numa componente teórica exploram-se temáticas relacionadas com as Frentes Ribeirinhas e da presença do homem no espaço, condicionando assim uma forte relação de Cidade-Rio, tal como, as realidades que estes espaços receberam num momento de industrialização e pós-industrialização. Nesta parte também se faz uma caracterização teórica dos métodos de operação territorial e que irão fomentar o tipo de intervenção a aplicar na componente de projeto, destacando-se aqui a ideia base da Reutilização que resulta nas operações de Regeneração Urbana e da aplicação de Percursos como elementos agregadores de espaços.

Estes fundamentos teóricos contribuem para a estrutura de uma abordagem conceptual e coerente ao desenvolvimento do presente projeto. Constituem também um quadro de referências, entre intervenções e casos exemplares e de natureza idêntica aquela que se pretende explorar neste projeto, e que constituem suporte conceptual para o acto de projeto.

De modo a entender a natureza do tema em causa, para melhor fundamentar o projeto, é feita uma análise aprofundada do território onde se caracterizam elementos como a cartografia histórica, a partir da qual se estuda a formação do traçado de Almada e o modo como este se foi assentando no território, e como o tecido atual nos é apresentado. Explora-se também a Frente Ribeirinha de Almada, com enfoque no Cais do Ginjal, de modo a compreender as consecutivas transformações do território e a sua influência na produção do tecido, na imagem da cidade e na sua paisagem industrial.

Na leitura do território é desenvolvida uma caracterização física e morfológica dos núcleos urbanos, mas que considere também o aspeto funcional do património existente assim como dos meios de comunicação territorial, e que condicionantes estes têm nos comportamentos sociais que acontecem entre Cacilhas e o Ginjal.

Para melhor entender o território e que tipo de abordagens poderiam ser desenvolvidas, foram feitas visitas ao local de estudo de modo a entender as realidades aqui existentes. Encontra-se assim a informação base para a interpretação dos usos, conservação, riscos e que problemáticas se evidenciam na realidade que o sítio expõe, através da qual se constrói uma interpretação sobre o lugar e que elementos dão valor à sua identidade.

Seguidamente, procede-se ao desenvolvimento do projeto urbano e intervenção arquitetónica, elaborados consoante as premissas exploradas nos quadros teóricos onde se viabiliza uma nova relação entre Cidade-Rio através de uma intervenção de Regeneração e Reutilização do espaço. Para se proceder à prática destes campos teóricos, foi necessário elaborar uma observação detalhada do território que se enquadrassem nas temáticas em questão e permitissem sistematizar as intervenções a elaborar.

A partir da leitura desenvolvida elaborou-se o modelo estratégico de intervenção no território tendo-se como quadro conceptual diferentes formas de aproximação ao território, compondo-se por Plano de Estrutura, Plano Detalhe e Plano Integrado. O Plano de Estrutura, enquadra uma estratégia de intervenção no território onde se exploram soluções de integração urbana e onde se define um programa de base de solução à problemática da relação entre a cidade e o plano de água. Seguidamente, o Plano de Detalhe, explora uma solução mais aproximada ao território e aos elementos urbanos que comprometem uma intervenção de pormenor. Aqui adota-se o Cais do Ginjal como o núcleo da intervenção, e o porto de Cacilhas, a Quinta do Almaraz e o Jardim do Rio, como elementos intermédios de estrutura à intervenção de integração deste espaço na relação de Cidade-Rio comprometida no Plano de Estrutura. O Centro de Interpretação da indústria do Bacalhau expõe a solução e reutilização de um antigo armazém, assim como a sua integração no plano urbano onde se insere, explorando temáticas de desenvolvimento em consonância com as exploradas na estratégia de intervenção do território.

1.5 Estrutura

A estrutura deste documento está dividida em cinco momentos chave, fazendo parte dos quais a Introdução; Discussão de Conceitos; Enquadramento e Análise do Território; Projetos de Intervenção e Considerações Finais. O primeiro e último representam elementos fundamentais à estrutura deste documento, caracterizando um início e um fim da apresentação deste PFM. Os momentos intermédios estratificam-se por três partes fundamentais ao desenvolvimento deste projeto, compondo-se por Capítulos e Subcapítulos de caracterização de cada uma destas partes.

Assim, no primeiro capítulo são enquadradas as componentes base que compõem todo este Projeto Final de Mestrado, onde se expõe e justifica-se o tema do presente documento, assim como se aborda o seu processo e estrutura de apresentação.

No segundo momento temos a componente que se caracteriza como a Parte I deste documento, compondo-se pela Discussão de Conceitos. Aqui encontramos uma caracterização e discussão de conceitos, onde se convergem ideias de vários autores sobre como estes podem ser abordados e em que diferentes realidades consistem as suas aplicações. Dividindo-se assim esta componente teórica entre a caracterização da realidade do lugar, evidenciando o tema do presente projeto de A Cidade e o Rio, e das temáticas de intervenção que serão exploradas no seguimento deste PFM.

Seguidamente temos a Parte II, que é composta pelo Enquadramento de Análise do Território, e que se divide em dois capítulos nos quais se caracteriza num primeiro momento como a cidade de Almada se assentou e formou neste território e num segundo momento o seu estado atual. Aqui é dado um maior enfoque ao Cais do Ginjal e a elementos de maior valor projetual, circundante a este, de modo a enquadrar com maior pormenor a área de intervenção urbana.

Compondo-se pelo momento de aproximação ao território, temos a Parte III com a temática de Projetos de Intervenção. Aqui evidencia-se o modelo estratégico a ser usado desde o momento de contato com a cidade até à intervenção mais detalhada do lugar.

Por fim, temos em última instância uma reflexão final dos conteúdos explorados ao longo de todo o processo deste projeto, onde se expõe a problemáticas e as soluções que se adotaram para as resolver. Aqui descreve-se também as dificuldades enfrentadas ao longo do processo e como se ultrapassaram estes obstáculos.

PARTE I

Discussão de Conceitos

E cresce, cresce sempre, porque para a cidade parar é morrer.

Fernando Távora, 2008, p.35



Fig. 1. Armazéns do Cais do Ginjal
Fonte: Do Autor

2. FRENTES RIBEIRINHAS E TRANSFORMAÇÃO URBANA

A fortuna das cidades depende de múltiplos factores. A circulação conta-se entre os mais importantes. Onde a colina fragosa domina a enseada, o estuário ou o curso de água navegável, a cidade, ponto ou lugar de detenção na margem do rio, liga-se à estrada ou abre-se, pela via do mar, às relações distantes. Alcandorada na colina onde se abrigam as funções mais nobres e prestigiosas, vê desenvolver-se na terra chã um arrabalde de comércio, indústria e circulação.

Orlando Ribeiro, 1994, p. 150

2.1 Frente Ribeirinha

De forma generalizada, Ribeirinho¹ pode referir-se a um terreno, ou porção deste, que se encontre envolto por uma ribeira ou rio. Representando-se pelo elemento terrestre que não tenha uma relação direta com o plano de água. Este termo, caracterizado de forma genérica e pouco abrangente, pode associar-se a outros termos como as Frentes Ribeirinhas ou Frentes de Água, Áreas Ribeirinhas e Espaços Ribeirinhos. Para efeitos deste projeto, optou-se pela caracterização do conceito de Frente Ribeirinha e excluíram-se os termos de áreas e espaços ribeirinhos, estes enfocam-se mais numa temática ecológica e expandem-se para contextos além da frente ribeirinha, onde os limites não são precisos (FERNANDES, 2014)².

A Frente Ribeirinha é caracterizada como uma porção de terreno que estabelece contato com um plano de água, estendendo-se ao longo deste onde uma dinâmica funcional se encontra estabelecida entre os dois elementos.

¹- Entendendo a terminologia base para frente ribeirinha como Ribeira: Porção de terreno banhado por um Rio (SOARES & FERREIRA, 1999) .

²- Segundo André Fernandes podemos encontrar três identidades na relação de cidade-rio, as Frentes Ribeirinhas, Áreas Ribeirinhas e Espaços Ribeirinhos. Estas duas últimas diferenciam-se do contexto de frente, no sentido em que nas áreas ribeirinhas a superfície em contato com água estende-se para o interior, além da frente ribeirinha, sem que se tenha uma definição concreta dos seus limites; e os espaços ribeirinhos onde existe uma ligação com o sistema ecológico ribeirinho e com as inter-relações provenientes dos cursos de água-rio ou ribeira- e o plano terrestre adjacente a estes (FERNANDES, 2014).

Numa caracterização mais metódica, pode ser referida como uma *interface terra-água que compreende a faixa ou extensão de terreno contígua a um curso de água, com uso urbano/industrial e com um âmbito especial restrito (...) confinando-se a uma faixa de largura variável (dependendo, por exemplo, da morfologia urbana) integrada num conjunto urbano que contacta fisicamente com o rio* (FERNANDES, 2014, p. 36).

Nesta definição podem-se incluir edifícios que, embora não tenham uma ligação imediata com a água, possam fazer parte integrante do conjunto das frentes ribeirinhas, caso estabeleçam uma relação visual ou histórica de interesse para o contexto entre a cidade e o rio. Depreende-se assim, as frentes ribeirinhas como delimitações territoriais que não estabelecem uma ligação espacial mensurável, mas antes uma relação direta, de contexto físico ou simbólico, com a água, na qual se pode, assim, incluir uma relação visual e histórica estabelecida através um plano urbano marginal (FERNANDES, 2014).

Obstante ao referido, vários autores estabelecem uma delimitação mensurável para a definição de um limite para estas frentes, onde se refere que a frente ribeirinha é *equiparada à extensão de contacto assim medida: à extensão de cidade, medida paralelamente à margem, que se situa a menos de 150m do rio* (PINTO, 2007, p. 88), definição esta baseada em dados estudados pelo autor. Assim como Guo (in FERNANDES, 2014) que estabelece um limite variante entre 200m – 300m, entre linha de costa e a cidade, fundamentado no tempo percorrido nessa distância.

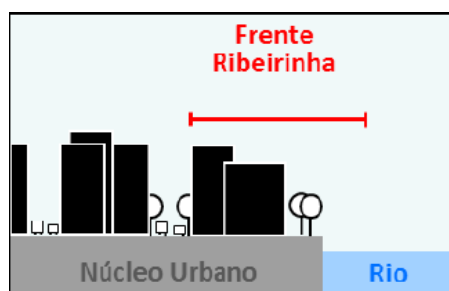


Fig. 2. Representação do Limite de Frente Ribeirinha.
Fonte: FERNANDES, 2014, p. 36.

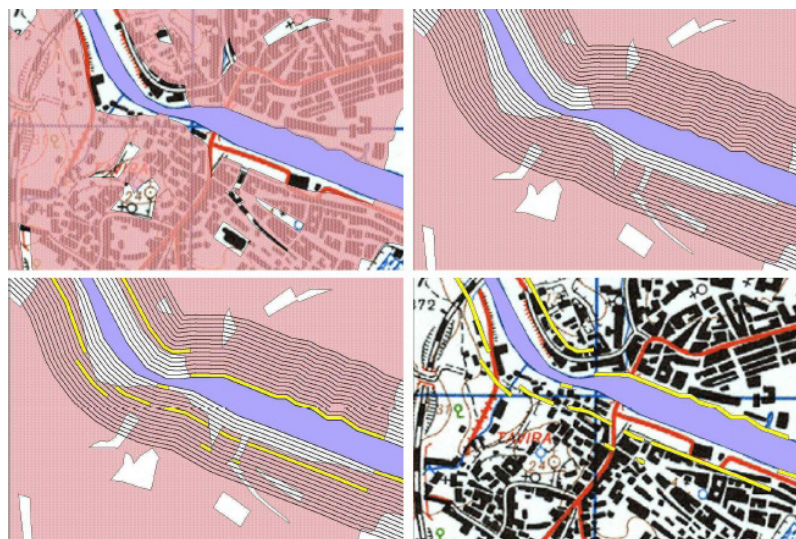


Fig. 3. Delimitação da extensão de contacto entre rio e cidade da área central de Távira.
Fonte: PINTO, 2007, p. 89.

Paralelamente a Câmara Municipal de Lisboa (CML) refere que a *frente ribeirinha* (...) *não se restringe à faixa marginal sob jurisdição portuária mas sim ao território assinalado no PDM que vai da margem à crista da primeira linha de colinas que forma o anfiteatro aberto do Tejo* (CML, 2008, p.2).

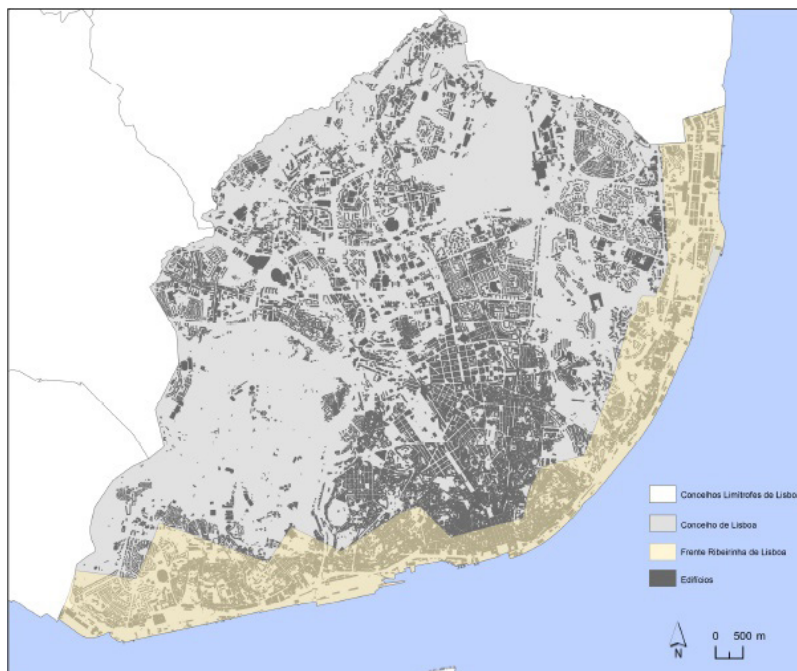


Fig. 4. Limite da Frente Ribeirinha de Lisboa.
Fonte: FERNANDES, 2014.

Contextualizando assim a temática das Frentes Ribeirinhas no lugar como objeto de estudo, a cidade de Almada e a sua frente ribeirinha norte³, pode-se aferir como limite de influência os mesmos parâmetros que a CML utiliza para a cidade de Lisboa. Considerando a morfologia que o território adota na sua frente, com características semelhantes ao território olissiponense, neste caso com uma arribas fósil e uma encosta que se estendem em direção ao rio (promontório). Podemos entender, então, que o limite de influência compreende o território desde a margem do rio Tejo até às primeiras escarpas da arribas, complementando-se, por uma relação direta, de contexto físico, com elementos urbanos que estabeleçam uma relação de contacto visual e histórico com o plano marginal (rio).



Fig. 5. Representação da Frente Ribeirinha de Almada.
Fonte: Autoria Própria

3 - Podem-se encontrar três frentes que envolvem a orla marítima da cidade de Almada. A Frente Ribeirinha Nascente, que vai desde Cacilhas até ao arsenal do Alfeite; A Frente Ribeirinha Norte, prolongando-se desde Cacilhas até à Trafaria; e por fim a Frente Atlântica que compreende a orla oceânica desde a Trafaria, passando pela Cova do Vapor e a terminar na Fonte da Telha.

2.1.1 Cidade – Rio - Lugar de fixação humana, valores simbólicos e históricos.

A fixação do ser humano no território revelou sempre uma preferência pela apropriação de locais próximos da água, onde se fixou de forma permanente e aqui construiu as suas primeiras cidades. Este fenómeno vê-se vigorosamente presente no território português, influenciando a genese das principais vilas e cidades do país, como o exemplo do Porto, Braga, Barcelos, Coimbra, Lisboa e Setúbal, entre outros, e consequentes arrabaldes, nas margens dos rios.

Esta escolha é uma constante presente no território desde os primórdios da civilização até aos tempos modernos, onde a relação de cidade-rio constituía uma necessidade de sobrevivência, tendo evoluído para uma relação mais funcional, operante em prole das trocas comerciais, como espaços de estratégia militar, de fonte de energia para mover pequenas indústrias, portos de expansão para os descobrimentos, e progressivamente até aos tempos das grandes áreas portuárias e devida expansão periférica das indústrias. Foram fundamentalmente estas características que transformaram, moldaram e formularam uma relação de cidade-rio.

Os melhores exemplos, que se podem observar destas transformações que as cidades ribeirinhas portuguesas foram absorvendo nas suas frentes ao longo deste processo de consolidação da cidade, são o Porto, Lisboa e Setúbal (RIBEIRO, 1994). Situando-se nos três principais estuários do país⁴, onde progressivamente se foram assentando e moldando no território no decorrer dos tempos, uma das suas principais características, na qual se pode apreciar uma relação de cidade-rio, é de suportarem uma condição de plano urbano ribeirinho, a Ribeira.



Fig. 6. Ribeira do Porto.

Fonte: <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.html>

Fig. 7. Representação de 1740 da Praça do Comércio onde se vêem presentes as características da Ribeira .
Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pa%C3%A7o_da_Ribeira_em_1755.jpg
(Zuzarte)



⁴ Respetivamente o do Douro, do Tejo e do Sado.

Enquanto lugar urbano, a Ribeira representa-se como uma zona fundamental da cidade onde todo um variado conjunto de atividades, económicas e sociais, ocorrem às portas da cidade. Aqui a relação de cidade-rio compõe não só uma característica de atividades portuárias e de funcionalidades técnicas, mas conjuntura em si atividades sociais, originando uma situação onde se fixam atividades de ambos os contextos, e o espaço torna-se em si numa representação simbólica da cidade. Funcionando assim como cais que estabelece relação direta entre a urbe e o rio, *estaleiro naval, armazém e mercado (...) a ribeira como ideia de cidade provém da relação entre uma infra-estrutura portuária eficiente e a eleição de um sítio de fixação humana, determinado pela vontade de criação de um lugar arquitectónico representativo e simbólico, monumentalizado no contacto com a água e estruturalmente disposto em função recorte litoral, numa simbiose profunda que não depende somente de efeitos de mimetismo da linha de costa* (FERNANDES, 2014, p. 218).

Num contexto mais recente, com a instalação das indústrias modernas, dependentes da importação, de energia, das matérias primas, de maquinarias e de infraestruturas, torna-se essencial a proximidade de um porto para a sua localização. Cidades como Lisboa e Porto tornam-se palco para estas se inserirem, em parte devido à importância que estas cidades e os seus portos representam e da sua disponibilidade territorial, assim como grande parte das margens estuarinas de que estas cidades fazem parte. A relação entre o espaço urbano e o rio enfrenta assim uma nova transformação, com grandes complexos industriais e as margens dos rios a sofrer uma nova consolidação, os aterros. A cidade avança sobre o plano de água, adquirindo assim um novo território. Contrário ao que acontecia anteriormente, o homem deixa de ter uma relação de proximidade com o rio, como aconteceria nos espaços da ribeira, e passa a ter uma relação operária nas atividades que passa a praticar nestas frentes. Com a chegada do séc. XX dá-se uma concentração periférica das indústrias e de algumas atividades portuárias, onde surgem novos pólos urbanos, abandonando assim os antigos portos centrais às cidades.

Fig. 8. Planta de 1871 dos Planos dos Aterros de Lisboa.

Fonte: <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/06/lisboa-do-jardim-publico-as-avenidas.html>



No final do séc. XX e o início do séc. XXI a cidade depara-se com um vasto território da sua frente ribeirinha abandonado, local dos antigos portos de trocas comerciais, deixado em prol da deslocação para maiores áreas onde se conseguissem implantar as novas atividades industriais, obsoleto e desarticulado do resto da cidade. Revela-se assim uma necessidade de encontrar um novo papel para estes lugares e de requalificar as estruturas que destas fazem parte. Estando estes espaços numa posição de privilégio da cidade, onde moldam a sua imagem, tornam assim as frentes ribeirinhas como pontos de interesse; espaços desqualificados passam a ser zonas de recreio e os armazéns abandonados recebem um novo uso e tornam-se elementos de interesse público.

Face ao exposto, a relação cidade-rio é uma constante presente em todos os períodos em que o homem permaneceu nas frentes ribeirinhas, não apenas numa relação morfológica ou fisiográfica, mas numa ligação do homem com o espaço. Desta relação surgem estruturas simbólicas que permanecem no espaço e no tempo, praças, cais, edifícios culturais - outrora armazéns abandonados -, surgem novas oportunidades de se criar uma nova parte da cidade e abrem-se portas de entrada entre a cidade e o plano de água.

2.2 Processos de Transformação da Frente Ribeirinha

Desde que as cidades começaram a consolidar-se de forma mais permanente no território, as frentes ribeirinhas surgem como espaço estratégico para a fundação e expansão de muitos destes polos urbanos, muito devido à articulação que têm com o plano de água, associada assim às trocas comerciais; pela posição estratégica militar, para se defenderem de frotas inimigas; ao transporte de passageiros e mercadorias com as margens de outras cidades portuárias; à expansão marítima. Desempenhando, no entanto, atividades fabris de produção e/ou transformação de matérias que chegavam via marítima, procedendo-se também à sua armazenagem e distribuição.

Manifesta-se assim uma teia de relações entre o homem e as frentes ribeirinhas. A expansão territorial da cidade nos cursos de água promove a fixação, tanto da população como de atividade essenciais à vida das cidades, ao longo do percurso ribeirinho, moldando e definindo a paisagem urbana.

Modernidade⁵ é um processo de transformação da sociedade, não decorrente de um procedimento contínuo, mas de um processo faseado de modernização das cidades. Estas mudanças, distribuídas por diferentes períodos, mas com características base comuns, vão progressivamente moldando e caracterizando a paisagem urbana e a sociedade moderna em que atualmente se vive (ASCHER, 2010).

Com o início da revolução industrial no final do séc. XVIII, pode-se observar uma das maiores transformações que a sociedade moderna sofreu, com o emergente desenvolvimento tecnológico e das técnicas de produção; grandes transformações e diferenciações sociais e com novas formas de conceção das cidades, deparamo-nos com *o nascimento da cidade moderna, suportada pelo arranque mercantil, industrial e capitalista e o século XIX como período de formação da paisagem industrial, (...)* (COSTA, 2013, 30). Este progresso tem um investimento no impulso tecnológico e na consequente divisão de trabalho, resultando na parceria entre homem e máquina, obtendo-se assim um desenvolvimento fabril mais eficiente.

Desde os tempos medievais as indústrias encontravam-se distribuídas ao longo do curso de rios e ribeiras, onde a força da corrente fornecia a quantidade de fonte de energia necessária às atividades fabris e artesanais. A descoberta e inserção da máquina a vapor nas técnicas de produção permite que estas fábricas se concentrem num único núcleo industrial, permitindo assim um sistema de produção em massa. Deste modo, *a alteração sucessiva das tecnologias, a vela, o carvão e o crude, ditaram a modificação das embarcações, a especialização da ribeira, das suas infraestruturas e consequentemente a segregação das áreas portuárias de carácter industrial* (FERNANDES, 2014, p. 219). Este processo dá início ao que passará a ser o paradigma das novas cidades.

⁵ Segundo Archer (2010), podemos distinguir três fases de modernização nas cidades e na sociedade: a primeira ou “alta modernidade” abrange um período conhecido por Tempos Modernos, indo desde o fim da Idade Média até ao começo da Revolução Industrial; a segunda fase – modernidade média- abrange essencialmente toda a revolução industrial e as transformações que esta gerou nas cidades e na organização da sociedade; por fim, a terceira modernidade ou “baixa modernidade”, que é caracterizada por uma grande transformação na sociedade, com uma diferenciação social mais complexa, racional e individualizada, suportada pelas ciências e tecnologias.

2.2.1 Revolução Industrial (1ª e 2ª fase)

Numa primeira fase da industrialização⁶ podemos observar uma transformação nas frentes ribeirinhas caracterizada pelo exponencial crescimento das tecnologias energéticas e das infraestruturas que as compõem. O desenvolvimento da indústria do aço e do ferro permite uma aplicação mais intensiva de estruturas ao longo das frentes ribeirinhas, onde o transporte fluvial e marítimo, juntamente com os transportes ferroviários, cria um sistema de mobilidade complexo, onde o transporte de passageiros entre margens se funde com o espaço de trocas comerciais e industriais. A necessidade de uma ocupação mais extensiva e plana ao longo nas frentes ribeirinhas vem influenciar *a necessidade de novas áreas de aterro na proximidade imediata da cidade, para acomodar o porto e o caminho de ferro, mas também a própria indústria, as centrais energéticas e os complexos de armazenamento de mercadorias e alfandegários* (COSTA, 2013, p. 29).

O crescimento do transporte coletivo e a grande oferta de trabalho permitem o crescimento urbano à volta das indústrias. Com o sistema de produção em massa a exigir o fornecimento de muita mão de obra, que então era suportada por uma grande oferta, existindo à época um considerável número de famílias com uma vida precária e a precisar de emprego e uma melhor oportunidade de vida. Dá-se assim início a uma constante migração para os pólos industriais e as cidades adjacentes.

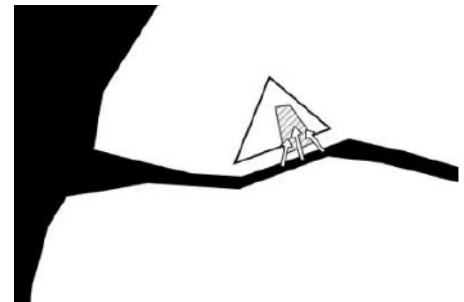


Fig. 9. Cidade Porto/Entrepósito
Fonte: Hans Meyer, City Port.

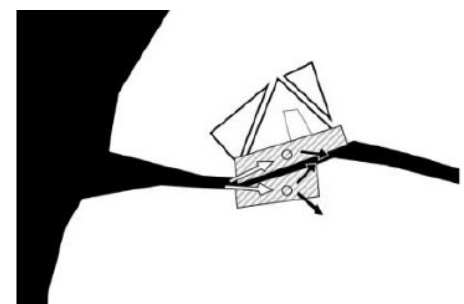


Fig. 10. Cidade Porto Distribuição
Fonte: Hans Meyer, City Port.



Fig. 11. Arsenal da Marinha, Lisboa no final do séc. XIX
Fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/11/cruzador-d-amelia.html?m=1>

⁶ Segundo COSTA (2013) podemos dividir a revolução industrial em três fases distintas, correspondendo cada a um ciclo específico, que tenha sido marcado quer pelas transformações tecnológicas e sociais (...). Autores como MEYER (1999) defendem que existem mais fases que distinguem as diferentes fases de industrialização, neste caso, cinco fases. Obstante ao que COSTA refere, estas fases representam momentos da fase de industrialização e pós-industrialização mais específicos.

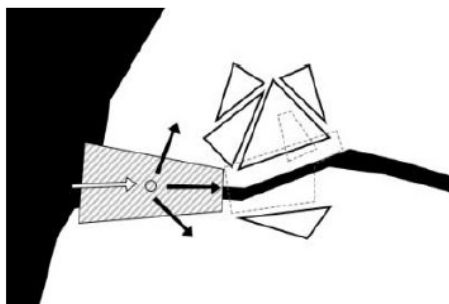


Fig. 12. Porto Industrial
Fonte: Hans Meyer, City Port.

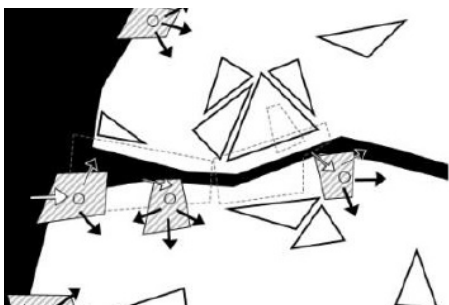


Fig. 13. Porto Industrial de Distribuição
Fonte: Hans Meyer, City Port.

Com o exponencial crescimento da população, surge a necessidade de criar espaços onde esta comunidade migratória possa viver, estando, no entanto, perto do ofício. Surgem assim os novos centros industriais, ou mais propriamente, os bairros operários, constituídos por complexos residenciais, onde a lógica de vizinhança entre casa-trabalho destaca-se como fator dominante. Este uso do espaço acaba por transformar e caracterizar os núcleos urbanos onde se insere, muito devido à violenta apropriação do território e da falta de relação com a estrutura urbana envolta, tornando-se em pequenas “ilhas” dentro da cidade.

A segunda fase é caracterizada fundamentalmente pela modernização e expansão dos meios de mobilidade coletiva e das infraestruturas que compõem as atividades portuárias. O constante crescimento tecnológico permite o desenvolvimento dos meios de transporte, principalmente o autocarro, possibilitando o alcance a territórios mais longínquos onde os caminhos de ferro não conseguem chegar e permitindo assim que a cidade se expanda para territórios mais periféricos. Assim como o desenvolvimento do automóvel individual permite o acesso e alcance a pontos mais distantes, impulsionando novas formas de pensar o território e novas relações espaciais (COSTA, 2013).

A atividade portuária sofre a maior transformação com a chegada dos contentores, onde o aumento da dimensão das embarcações, a necessidade de receber mais transportes e a adaptação às novas indústrias, originam uma compatibilidade infraestrutural complexa, inconciliável com as zonas industriais existentes, que leva à realocação da área portuária para a periferia das cidades. Assume-se um afastamento físico entre a cidade e o porto industrial, localizando-se assim em áreas ribeirinhas mais extensas e capazes de receber atividades industriais de maior escala, mais complexas e modernas.



Fig. 14. Zona do Braço de Prata da Lisboa Industrial
Fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2011/09/fabrica-de-material-de-guerra.html>

2.2.2 Progresso Contínuo de Transformação

A terceira fase, caracterizada como pós-industrialização, que segundo Costa (2013) e Meyer (1999), considera-se estar ainda em processo contínuo nas frentes ribeirinhas das nossas cidades, surge após uma fase marcada pela modernização e expansão dos meios de mobilidade e infraestruturas que compõem a cidade, pelo crescimento e afastamento das atividades industriais para a periferia desta, definindo uma frente ribeirinha abandonada que deixa de responder às necessidades essenciais às atividades portuárias que surgiram numa primeira fase. A deslocalização das atividades da segunda industrialização levou à libertação de um vasto território nas frentes ribeirinhas, onde as atividades pesadas deixam de ter enfoque e o porto logístico e recreativo ganham mais peso. Consolida-se uma sociedade do recreio e do lazer, que leva a um ajustamento da sociedade e na economia do território ribeirinho.

Estando em constante adaptação com as transformações tecnológicas que vão surgindo, esta fase dá seguimento à realidade que se tem enfrentado nas frentes ribeirinhas das cidades modernas, que por vezes acaba por seguir mutações urbanas que descaracterizam estas frentes. Esta constante mutação é conduzida por fatores económicos e sociais, que influenciam a forma de agir e de pensar da sociedade, levando, por vezes, à descaracterização da cidade e à deficiente gestão dos espaços urbanos que desta fazem parte. Tal como Marshall põe em evidência, *se a cidade está para ser considerada como uma reflexão da sociedade e dos seus problemas, então esta é em si um complexo problema sem precedentes* (MARSHALL, 2004, p.4).

Neste processo perde-se o que se poderia considerar um paradigma das cidades ribeirinhas, que com o constante desenrolar de operações de reutilização destes territórios, mais especificamente operações de Regeneração Urbana em frentes pós-industriais, caracterizadas pela transformação do território e do zonamento funcional, acompanha as possíveis mudanças de atividades multifuncionais que nestes territórios se pode gerar.



Fig. 15. Estaleiros da Lisnave nos anos 70

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/search?q=lisnave>

Fig. 16. Estaleiros da Lisnave em estado de abandono no séc. XXI.

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/search?q=lisnave>



2.3 Paisagem Industrial e Património

A relação das cidades com a água constitui um tema recorrente na história do urbanismo e da arquitectura. Outra coisa não seria de esperar, tratando-se de um recurso indispensável à sobrevivência humana, e, por isso, à da própria cidade.

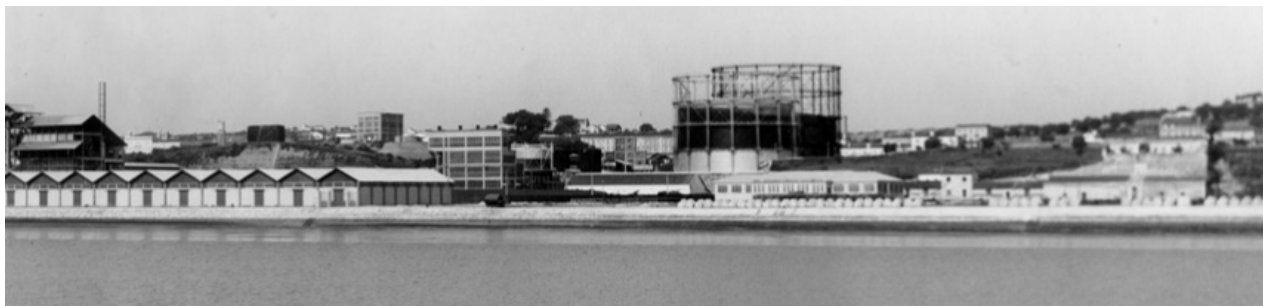
PORTAS, 1998, p.6

Património⁷, associando-se a um contexto de aquisição de valores económicos, históricos e culturais, permite conservar a identidade de um elemento, ou conjunto deste, de uma dada época, que se revele como detentor de excepcionais valores para uma região, um país ou até mesmo no contexto mundial. Enquadrando-se este trabalho na conjuntura do património edificado, os elementos base a considerar como detentores de valores patrimoniais, são não só os edifícios individuais, mas também *os conjuntos edificados e o tecido urbano: bairros e zonas urbanas, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjuntos de cidades* (CHOAY, 2017, p. 13), que sejam um testemunho da cultura, da técnica e das atividades que tiveram, e que consequências históricas implicaram a sua valorização no presente.

Evidenciando aqui o tema da revolução industrial e de que modo esta fase se enquadra no contexto patrimonial, é de (re) salientar as transformações que a cidade sofre nesta época, onde a ideia de progresso e a perspectiva do futuro dão um novo sentido e valor à cidade, onde o avanço tecnológico e a, então, nova forma de fazer cidade, modifica intensamente a imagem e paisagem da cidade. Contudo, com o passar do séc. XX presencia-se um abandono, quer por conta do progresso técnico quer de mudanças na estrutura económica, de imóveis de habitação, grandes armazéns, fábricas, entrepostos, hangares e outros complexos industriais, na periferia e centro das cidades (CHOAY, 2017).

Fig. 17. Gasómetro da Matinha, Lisboa, 1938.

Fonte: <https://estradasvoltinhas.blogspot.pt/2014/07/fabrica-do-gas-da-matinha-1938.html>
(Arquivo Municipal de Lisboa)



⁷ Bens de variada natureza que, pelo seu valor, são considerados importantes para a continuidade de uma cultura e de uma identidade regional, nacional ou mundial (Grande Dicionário Enciclopédico, Vol. XII, 1999). Já uma definição mais completa e complexa de todos os valores que englobam a definição de património se podem encontrar na Alegoria do Património de Choay.

Esta herança industrial desafetada levanta alguns entraves logísticos, onde se presenciam grandes complexos industriais abandonados que marcam uma grande presença no contexto urbano, fundamentalmente nas frentes ribeirinhas, caracterizando então a sua paisagem. Depara-se assim com estruturas de grande valor cultural e técnico à espera de ser aproveitados para novamente se enquadrarem na cidade, tal como Herwitz (2010) evidencia: *Não há nada mais monumental numa paisagem do séc. XXI do que uma ruína. (...) Enormes complexos fabris abandonados, os seus espaços gigantescos a acumular pó. Todo este cenário desaproveitado deseja e grita por monumentalidade.* (HERWITZ, 2010, p. 232).



Fig. 18. Estaleiros da Lisnave abandonados.
Fonte: <http://ruinarte.blogspot.pt/>

Surge então um complexo de recuperar estas estruturas industriais, remetendo assim para o contexto de Património Industrial, que segundo a carta de Nizhny Tagil, *compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com as indústrias, tais como habitações, locais de culto ou de educação* (Carta de Nizhny Tagil, 2003, p. 3, tradução da responsabilidade da APPI).

Segundo o IGESPAR (2010) também se pode enquadrar as seguintes premissas nas considerações sobre o mesmo tema da seguinte forma:

- a) *O património industrial reflecte valores de memória, antiguidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade;*
- b) *O património industrial integra ainda valores tecnológicos, científicos, sociais, económicos e estéticos;*
- c) *O património industrial associa-se comumente a uma época cronológica precisa – Revolução Industrial. Deve, no entanto, entender-se este património num tempo longo, sendo a Revolução Industrial o momento de mudança, transformação e sincretismo (...);*
- d) *O património industrial integra todos os bens resultantes de uma actividade produtiva desenvolvida ao longo de gerações.*

(IGESPAR, KIT03, 2010, p. 8)



Fig. 19. Antiga fábrica de Cabos D'Ávila.

Fonte: <http://ruinarte.blogspot.pt/>

Considerando as premissas referenciadas, que representam de que modo se pode caraterizar o património industrial, cabe entender assim em que contexto se pode intervir nestas heranças industriais abandonadas, como se pode aproveitar os seus valores e em que sentido podem renovar a paisagem da cidade. Deste modo, encontramos *edifícios individuais, frequentemente de construção sólida, sóbria e de fácil manutenção, facilmente adaptáveis às normas de utilização actuais e prestam-se a utilizações, públicas e privadas, múltiplas. (...) são inúmeras as fábricas, ateliers e entrepostos transformados em imóveis de habitação, em escolas, em teatros ou mesmo em museus. (...) são os baldios industriais, os poços e os carris das minas desertas, os montes de escória, as docas e os estaleiros navais abandonados, que possuem, antes de mais, um valor afectivo de memória para aqueles para quem desde há gerações, eles eram o território e o horizonte (...)* (CHOAY, 2017, p. 234). Torna-se assim imperativo que se salvguarde estes conjuntos industriais. Deparamo-nos com enormes espaços industriais compostos por elementos estruturais facilmente adaptáveis a outros usos, podendo receber um conjunto de novas atividades para a cidade, contendo, no entanto, uma expressão com base na herança cultural que valoriza os espaços industriais que nos remete para a memória de uma outra época.

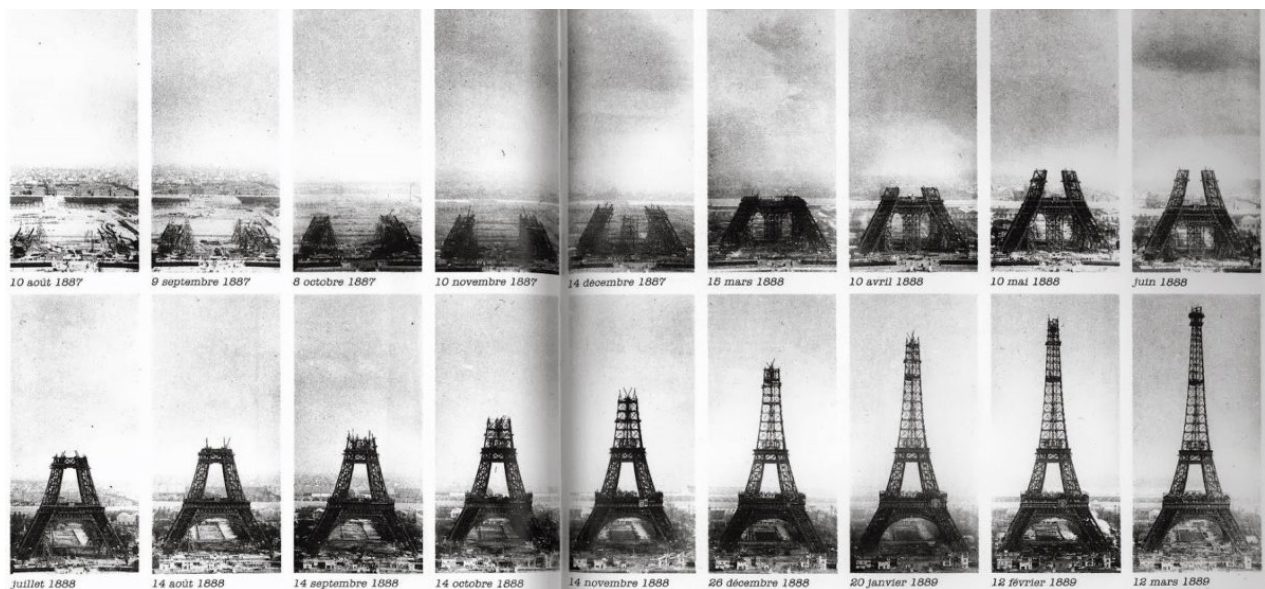


Fig. 20. Construção da Torre Eiffel e impato na paisagem

Fonte: <http://www.businessinsider.com/eiffel-tower-construction-photos-history-2017-3/#it-was-the-worlds-tallest-structure-until-1930-when-the-chrysler-building-in-new-york-city-surpassed-it-8>

3. REUTILIZAR O EXISTENTE

3.1 Re-Habitar / Re-Usar

A reabilitação em fábricas, armazéns, naves, estaleiros navais, entre muitos outros, permite uma oportunidade para criar novos usos e consequentes reinterpretações das vivências destes edifícios e dos espaços que os envolvem. As suas estruturas permitem um aproveitamento do espaço a novas funções, diferentes programas e adaptação aos critérios mais atuais de intervenção arquitetónica. A simbiose entre a qualidade destes edifícios com novos usos permite alcançar soluções de projeto únicas, de modo a conseguir uma nova forma de habitar o espaço, respeitando o sentido original da preexistência. Entende-se assim que uma mudança na arquitetura permite uma transformação no modo de habitar o espaço. Re-habita-se a arquitetura a partir da reforma do modo de usá-la. Neste processo de reciclagem consegue-se aproveitar aspetos únicos de cada objeto, evidenciando a multiplicidade do modo como uma arquitetura pode receber um uso diferente e como poderia funcionar com essa diferença.

Estas operações devem ser vistas com uma intervenção singular, onde se aproveita as potencialidades de cada situação, assim como o seu valor histórico, como caso único de estudo, sem se formar um critério geral de como se deve intervir nestes espaços. Assim como Xavier Monteys bem ilustra, *La clave para rehabilitar edificios vacíos u obsoletos se encuentra en la manera de usarlos de nuevo. No se trata simplemente de utilizar su estructura (...) Rehabilitar estos edificios significa descubrir y potenciar sus cualidades intrínsecas – aquellas que dependen de las características materiales, espaciales y perspectivas del edificio – y poder assignar esas cualidades a nuevos usos que sean reflejo de la complejidad de la propia sociedad (...)* (MONTEYS, 2012, p. 319).

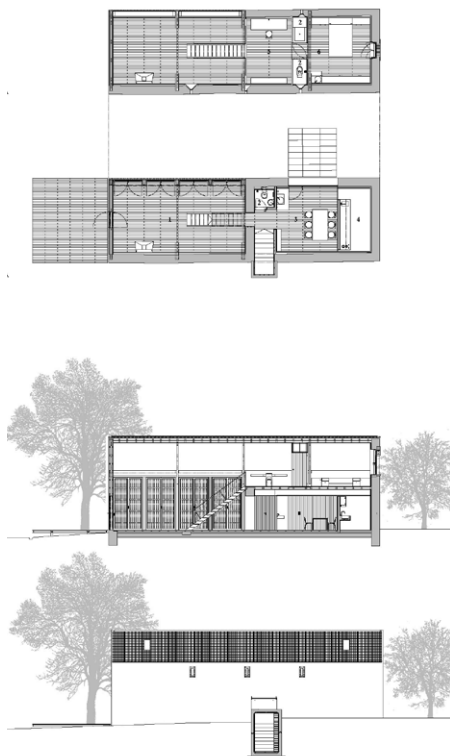


Fig. 21. Peças técnicas de projeto

Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro>

Assim, no ato de reusar o espaço, arquitetônico e urbano, existe a tendência de o homem manter um equilíbrio com o espaço e envolver-se com o seu antepassado, isto, num contexto correlativo com o patrimônio arquitetônico. A ideia de reviver, reorganizar, reutilizar e retornar a estes espaços, permite um deslocar entre o passado e o presente, o novo e o antigo, a ruína e o reabilitado. Tomemos como exemplo o Palheiro em Cortegaça, intervenção de reconversão do arquiteto João Mendes Ribeiro concluída em 2005. Esta operação usou como objeto de intervenção um palheiro em ruína, apresentando-se com uma arquitetura vernacular e uma imagem tradicional de campo. Esta volumetria é adaptada a um novo programa de habitação. Perde-se assim o uso primitivo para que foi construído, o qual já teria deixado de servir, para receber uma nova utilidade, adaptando-se o sistema construtivo e os materiais tradicionais que este edifício suporta a novos elementos e novas soluções, de construção e de uso do espaço. Como resultado final, esta reconversão feita ao Palheiro torna a solução final fiel à identidade original do edifício e à sua imagem, recorrendo a novas formas de intervenção e a novos programas de uso sem se perder o significado intrínseco deste elemento arquitetônico.



Fig. 22. Fotografia exterior da habitação

Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro>

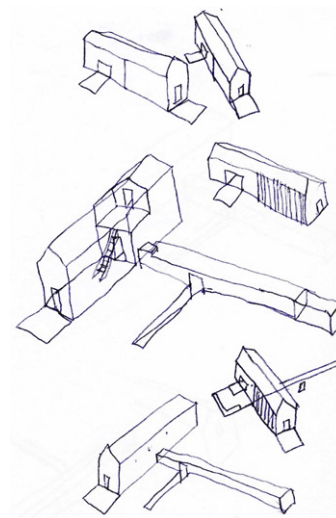
Fig. 23. Fotografia Interior da habitação

Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro>



Fig. 24. Peças conceptuais de projeto

Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-49428/reconversao-de-um-palheiro-em-cortegaca-joao-mendes-ribeiro>



Outro exemplo que se pode usar como referência do modo de reutilizar um edifício é o Centro Interpretativo do Património da Afurada do Atelier 15, completo em 2014, numa localidade piscatória do concelho de Vila Nova de Gaia e próximo da Reserva Natural do Estuário do Douro, num local de antigos armazéns. Encontrando-se em abandono, este armazém serviu em tempos como apoio às práticas piscatórias, ao que se preserva o traço original do edifício e no seu interior é recreado um espaço expositivo alusivo ao património da Afurada e Estuário do Douro. Respeitante às tradições piscatórias, aqui são criados núcleos museológicos, onde se podem ver modelos de barcos tradicionais, a coleção Marciano Azuaga de Conchas e Corais e um espaço alegórico às Travessias do Douro, onde se pode observar a evolução das barcas e das pontes do Douro. Esta intervenção de reconversão de um armazém em espaço expositivo enquadra um objeto importante na prática fabril local, onde o seu valor simbólico e identidade, apesar da baixa qualidade arquitetónica, são valorizados pelas novas técnicas e materialidades aplicadas ao edifício.

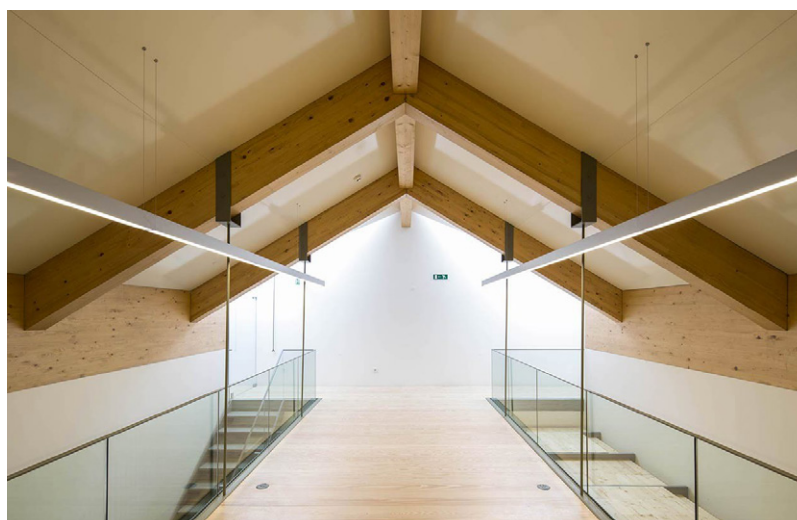
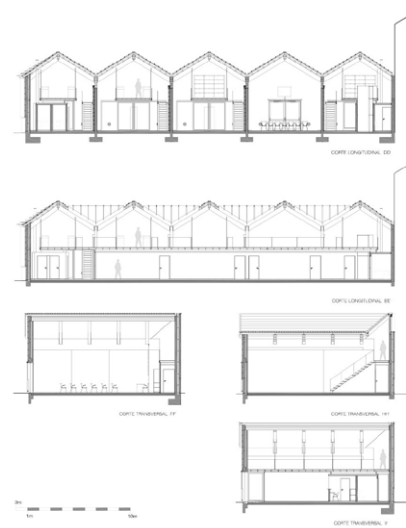
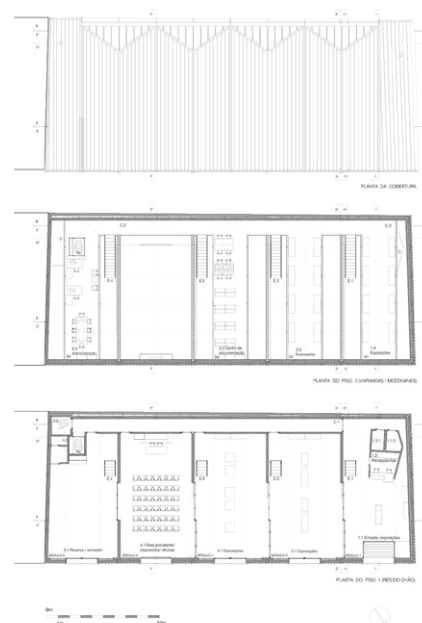


Fig. 25. Plantas do Centro Interpretativo da Afurada
Fonte: <http://www.ctchannel.tv/video/61>

Fig. 26. Cortes do Centro Interpretativo da Afurada
Fonte: <http://www.ctchannel.tv/video/61>

Fig. 27. Fotografia da fachada.
Fonte: https://www.domusweb.it/en/architecture/2014/04/16/centro_interpretativo_do_patrim_nio_da_afurada_.html

Fig. 28. Fotografia do interior.
Fonte: https://www.domusweb.it/en/architecture/2014/04/16/centro_interpretativo_do_patrim_nio_da_afurada_.html

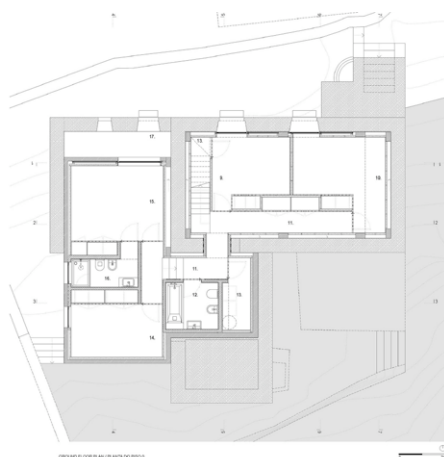


Fig. 29. Planta Piso 0
Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos

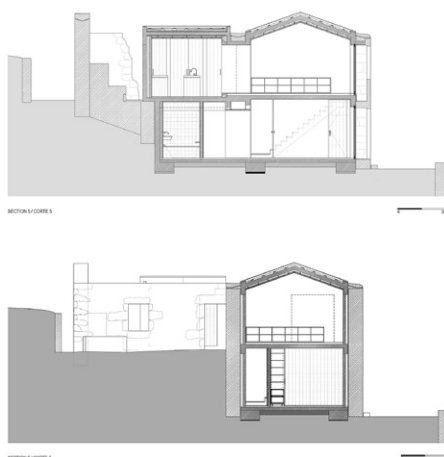


Fig. 30. e 31. Cortes transversais
Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos

Fig. 32. Fotografia da relação entre casa e muro
Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos



Fig. 33. Fotografia de relação de materialidades
Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos



Fig. 34. Fotografia da entrada da habitação
Fonte: https://www.archdaily.com/591899/e_c-house-sami-arquitectos



3.1.1 Reabilitação

Reabilitação e Regeneração Urbana são conceitos que tendem a realçar quando se abordam operações de reavivar e recuperar a cidade e os seus elementos, principalmente quando estes são compostos por espaços Industriais devolutos.

Deste modo, a reabilitação urbana depreende-se como uma *forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização colectiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração conservação ou demolição dos edifícios* (DGOTDU, 2008, p. 11).

Por sua vez, temos Moura et al. (2006) defendem que este tipo de intervenção surge como uma complementaridade entre a readaptação do tecido a novas funcionalidades, focando-se na sua habilitação e não na destruição total ou parcial do tecido urbano. Focando-se assim num contexto interventivo onde se pode intervir de duas maneiras:

- no edificado (...), implicando não somente a reabilitação dos edifícios habitacionais, como a dos outros edifícios, incluindo mesmo a construção de equipamentos. Além disso, a reabilitação urbana não implica uma intervenção igual em todos os edifícios, podendo implicar a demolição de alguns, o restauro estrito de outros, a construção de novos, etc., do mesmo modo que reabilitar um edifício pode implicar a demolição de alguns elementos e a construção de novos;

- na paisagem urbana (elementos de visibilidade, fachadas, espaços de transição como o espaço público contíguo ao residencial), na medida em que as intervenções de reabilitação surgem muitas vezes associadas a actuações de melhoramento do espaço público ou revitalização do mesmo.

(MOURA et al. 2006, p. 7)

Moreira (2007) explica ainda que independentemente do contexto urbano onde se encontrem problemas de origem social, económica ou de índole ecológica, o processo de reabilitação urbana não abrange uma componente necessária à intervenção no contexto destes espaços, ao que é necessário um trabalho mais complexo.



Fig. 35. Fotografia das Caves do Douro
Fonte: <http://www.cruzeiros-douro.pt/userfiles/image/pt/blog/caves-de-vinho-do-porto-2.jpg>



Fig. 36. Relação do percurso com o rio Douro
Fonte: <http://www.cruzeiros-douro.pt/userfiles/image/pt/blog/caves-de-vinho-do-porto-2.jpg>



Fig. 37. Fotografia das Caves do Douro
Fonte: Do Autor

3.1.2 Regeneração Urbana

No seguimento do anteriormente referido, temos uma operação de intervenção urbana que se complementa a partir da Regeneração Urbana, que comporta um conjunto de intervenções tendo por base a reabilitação do edificado, reestruturação do meio urbano e a integração de medidas de inclusão social e económica nestas intervenções. Como forma de reintroduzir estes espaços obsoletos e marginalizados da restante cidade, permanecendo na sua estrutura urbana com um novo valor de interesse público.

Complementando o referido, podemos entender, segundo o VALIS – Valorização de Lisboa (1990) que se pretende *recuperar o sentido de localização residencial das populações, através de múltiplas acções e medidas, que vão da infra-estrutura à valorização da imagem interna e externa, (...) A estratégia deve levar a acções que permitam descobrir e qualificar a alma dos lugares, pela nossa memória, pela vivência, pelo património – o que se herdou e importa valorizar, como também o que se deve construir no espírito do tempo* (CEDRU in MOREIRA, 2007, p. 118).

Podemos adotar, assim, o exemplo da zona de armazéns das Caves do Vinho do Porto, da frente do rio Douro em Vila Nova de Gaia, onde estas condições de valorização do lugar e do seu património são aplicadas através de uma prática de preservação do meio urbano onde se encontram. Aqui a adoção de uma intervenção de Regeneração Urbana passa pela reabilitação do edificado, da qualificação do espaço público e da sua apropriação a novos usos. Estas intervenções, apesar de serem definidas a pequenas operações, viabilizam um resultado final de valorização do lugar e do património presente nestas Caves, assim como da forma como estes espaços passam a ser utilizados, com enfoque na relação do espaço público ribeirinho com a presença do rio Douro.

De modo geral, a regeneração urbana para além de servir para reestruturar o meio urbano, também tem que obedecer a componentes de natureza social e económica, onde se pretende:

- (i) *O restabelecimento da actividade económica nas áreas em declínio;*
- (ii) *A reestruturação da coesão ou inclusão social onde se verifiquem fenómenos de exclusão; e,*
- (iii) *A restituição da qualidade ambiental ou do equilíbrio ecológico onde se tenha deteriorado.*

(COUCH & FRAZER in Fernandes, 2014, p. 52)

Fig. 39. Axonometria de projeto

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/kuartzo/4455677678/in/photostream/>

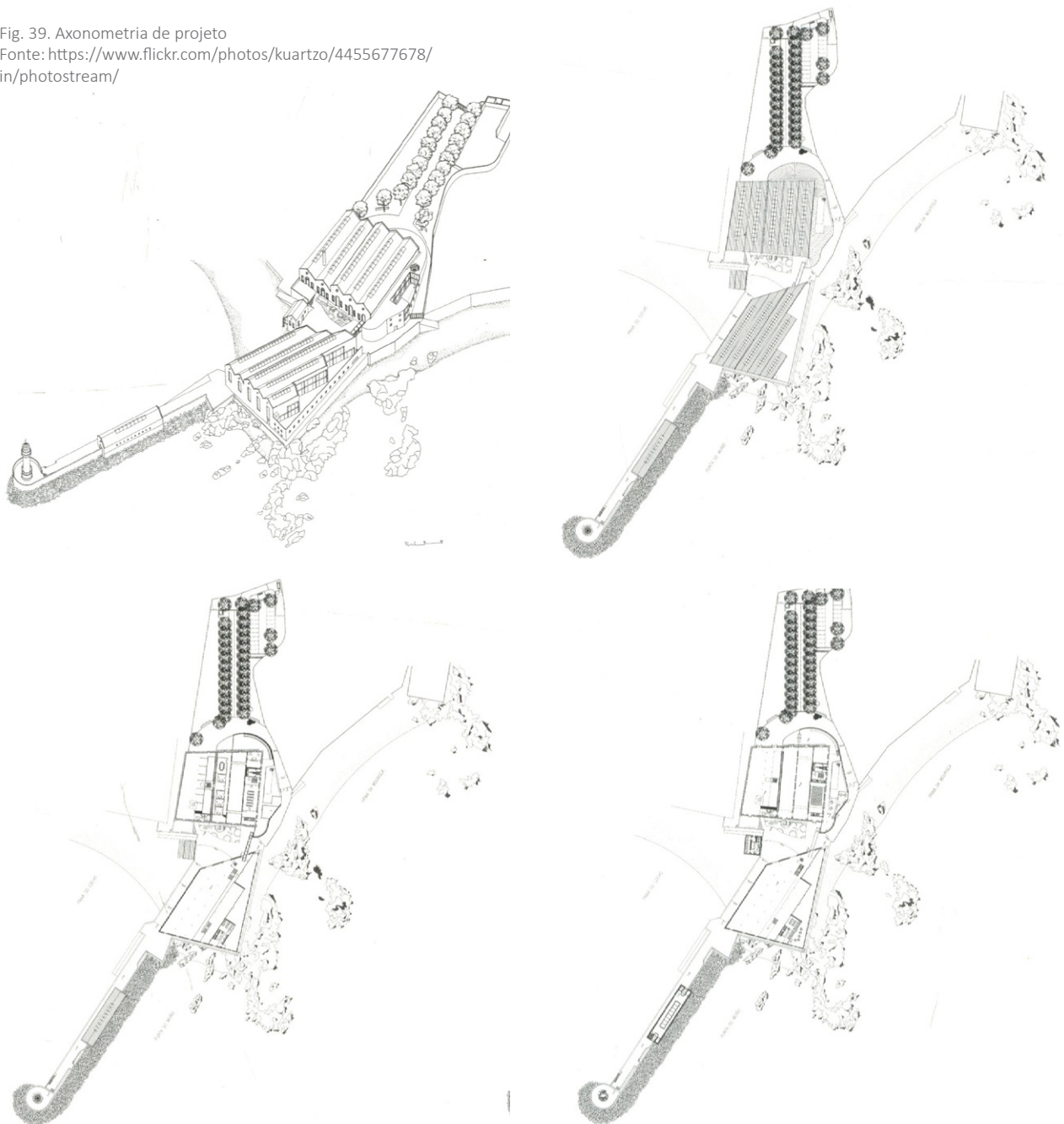
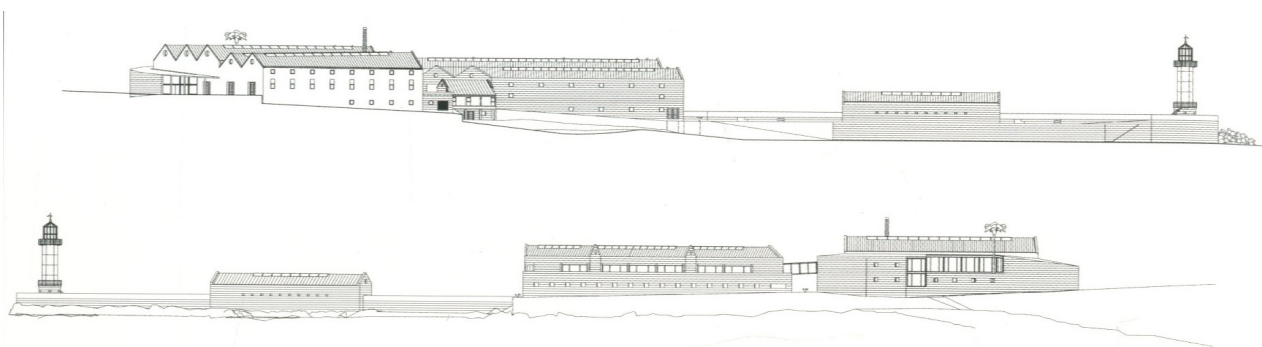


Fig. 40; 41 e 42. Plantas dos diferentes pisos do museu

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/kuartzo/4454920047/in/photostream/>



Fernandes refere que este tipo de intervenção surge num contexto de intervenção em frentes ribeirinhas, assentando-se numa estratégia com base na parceria entre público-privado (SOARES in FERNANDES, 2014). Paralelamente podemos depreender que é uma *reabilitação física com o claro objectivo de devolver à cidade solos com forte valor fundiário e (...) fundos de investimento imobiliário juntamente com uma forte “privatização” da intervenção na regeneração urbana* (MOURA et al. 2005, p. 3).

Assim, podemos observar como exemplo a intervenção de Aldo Rossi⁸ e de César Portela, com o Museu do Mar, construído em 2002 em Vigo - Galiza. Construídos em 1887, este conjunto de armazéns, originalmente uma fábrica de conservas, sendo mais tarde reutilizado como matadouro municipal, em 1992, surge a intenção de transformar estes espaços em museu, apoiando a sua envolvente urbana e a relação com o plano de água numa estratégia de regeneração deste pólo industrial. A intervenção resulta em dois grandes corpos, onde se encontram os espaços de exposição sobre a Ria de Vigo e a memória piscatória aqui presente, centralizando entre si uma pequena praça. Esta relaciona-se com o mar a partir de uma zona de praia e um pontão que se estende para dentro do plano de água, terminando no farol. O resultado final acaba por gerar um espaço âncora no território, com um conjunto de elementos dinamizadores de atividade económica e de valorização patrimonial do lugar, enquadrando planos, de água e terrestres, fortemente marcado pela presença deste pontão e dos diversos momentos de contato com a ria. Aqui o sentido desta operação acaba por não só querer regenerar e reusar estes armazéns, mas pretende também valorizar a forte identidade que este lugar transmite, assim como realçar a proximidade que o museu tematicamente absorva, em relação à ria.

Conclusivamente podemos depreender que a Regeneração Urbana pode ser aplicada em quase todas as componentes urbanas onde se veja presente uma força de carácter social e económico que possam adotar estratégias de projeção a longo prazo. Assim, deve ser entendida como *uma visão compreensiva e integrada nos modos de ação que levam a uma resolução dos problemas urbanos e que visão trazer melhoramentos duradouros nas condições económicas, físicas, sociais e ambientais de uma área que está em mudança* (Tradução livre, ROBERTS, 2005, p. 17).

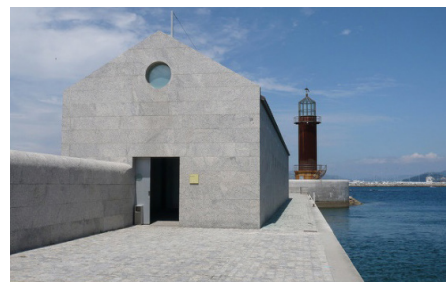


Fig. 44. Fotografia do pontão em direção ao farol
Fonte: <https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia>



Fig. 45. Fotografia do interior do museu para o exterior
Fonte: <https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia>

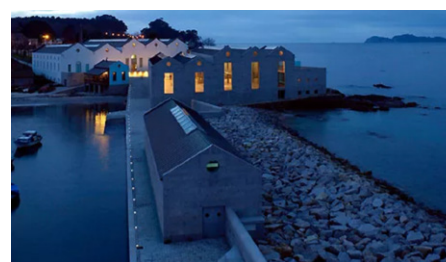


Fig. 46. Fotografia do conjunto
Fonte: <https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia>

Fig. 43. Alçados de Projeto
Fonte: <https://divisare.com/projects/146540-cesar-portela-aldo-rossi-thomas-mayer-museo-do-mar-de-galicia>

⁸ - Apesar de ter falecido em 1997, Aldo Rossi fez parte da equipa de anteprojecto para a intervenção deste museu, tendo no entanto César Portela projetado grande parte desta intervenção.

3.2 Frentes Ribeirinhas do Pós-Industrial

Como referido, a relação cidade-rio sempre constituiu uma elevada importância do desenvolvimento das cidades ribeirinhas. Com o desenvolvimento industrial a ocupar as suas frentes, entre grandes naves e aterros no plano de água, e o consequente abandono resultante de uma desindustrialização destas estruturas. Deparamo-nos com uma parte do território abandonado, de certo modo um vazio funcional, onde a sua paisagem se caracteriza por enormes armazéns abandonados e aterros, desarticulados da relação com o traçado urbano da cidade. Esta desarticulação manifesta um desajuste na relação de Cidade-Rio, apresentando-se muitas vezes como enormes barreiras a esta correspondência base que faz parte das frentes ribeirinhas.

Com o constante crescimento das cidades, estas frentes recebem enfoque como importantes espaços a recuperar, onde a sua proximidade com o plano de água é privilegiada, onde, muitas vezes existe uma forte relação com a parte histórica das cidades, características que tornam esta parte do território como um elemento fundamental ao crescimento e identidade urbana. Muitas vezes associado a movimentos culturais e económicos, estes espaços são apropriados para criar novos pólos urbanos, mais dinâmicos e refletores de estratégias diferenciadas, desde reutilização de estruturas pré-existentes, recuperação do uso fluvial dos aterros, assim como um prolongamento à malha urbana existente no território, ou até mesmo como palco conceptual na forma de fazer cidade.

É nestes parâmetros que encontramos estratégias que solucionem os problemas encontrados nestas frentes ribeirinhas pós-industrializadas, onde as operações de Regeneração Urbana representam um papel fundamental na constante transformação da paisagem ribeirinha da cidade. Onde as temáticas de relação de Cidade-Rio, Património Industrial, Regeneração e Reutilização se fundem num propósito comum de transformar a imagem da cidade ribeirinha.

3.3 O Percurso como Modelo de Intervenção

No mundo dos caminhos, a beleza é contínua e sempre em transformação: diz-nos a cada passo «Para!»

Milan Kundera, 2012, p. 252



Fig. 47. Representação de um dos primeiros mapas de reconhecimento de sistemas de circulação
Fonte: Francesco Careri, WALKSCAPES

Para a concretização deste trabalho, a noção de Percurso é adaptada como estratégia de projeto, com o sentido de articular os novos lugares criados na presente paisagem – industrial e natural – com a pretendida relação de Cidade-Rio.

Percurso é uma forma de interagir com o espaço que advém de um contexto mais inclusivo, o caminho e o sequente ato do caminhar. O ser humano sempre sentiu necessidade de se deslocar no território - por questões de sobrevivência, vontades estéticas de passagem assim como por valores simbólicos dos lugares por onde passa - como forma de habitar o espaço. O caminhar impõem o homem a deslocar-se entre dois pontos com a tendência de ir moldando os espaços por onde passa. Mostrando-se especial pois aqui pode ser criado um caminho intercalado por momentos de pausa, distinguidos por uma valorização dos espaços, tornando-os em lugares. O percurso pretende evidenciar os elementos e formas que dão valor ao espaço. Esta condição torna-se essencial à construção da paisagem, assim como ao habitar os espaços da cidade, ou até mesmo à arte. O percurso implica a transformação do espaço, o aproveitamento das suas formas, a valorização dos elementos que o destacam, o emprego de novos significados, uma nova cultura, o vazio tornar-se espaço habitado, a afirmação do homem no território, e a criação de novos lugares.

Referenciando a importância do ato de percorrer na paisagem, na cidade, na arquitetura e até na arte. Podemos compreender como o caminho e o caminhar são entendidos nestas diferentes realidades, face ao exposto segundo o ponto de vista dos seguintes três autores: Jean-Marc Besse – filósofo e historiador-; Francesco Careri – arquiteto -, e Milan Kundera – escritor.

Entende-se assim o *caminhar como maneira de habitar o mundo, como maneira de fazer paisagem, de se juntar à paisagem, o caminhar como um certo modo de estar no espaço* (BESSE, 2012, p. 45), Careri ainda induz que *o caminhar, mesmo não sendo a construção física de um espaço, implica uma transformação do lugar e dos seus significados. A presença física do homem num espaço não mapeado – e o variar das percepções que daí ele recebe ao atravessá-lo – é uma forma de transformação da paisagem que, embora não deixe sinais tangíveis, modifica culturalmente o significado do espaço e, consequentemente, o espaço em si, transformando-o em lugar. O caminhar produz lugares* (CARERI, 2016, p. 51), por fim complementando-se com o caminho como sendo uma *faixa de terra sobre a qual se anda a pé. A estrada distingue-se do caminho não só por ser percorrida de automóvel, mas também por ser uma simples linha ligando um ponto a outro. A estrada não tem em si própria qualquer sentido; só têm sentido os dois pontos que ela liga. O caminho é uma homenagem ao espaço. Cada trecho do caminho é em si próprio dotado de um sentido e convida-nos a uma pausa* (KUNDERA, 2012, p. 251).

Impondo a importância de percorrer a cidade assim como a conceção de novos caminhos no território, podemos tomar como ponto de referência os percursos pedonais assistidos de acesso ao Castelo de São Jorge, em Lisboa. Tomando a colina do Castelo como palco para este conjunto de intervenções, temos uma das maiores referências, históricas e culturais, da cidade e um dos espaços de mais difícil acesso a quem por aqui passa todos os dias.



Fig. 48 Planta síntese dos percursos assistidos
Fonte: Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo



Fig. 49. Ortofotomapa da proposta de percursos
Fonte: Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo

Entre estas intervenções destaca-se o percurso pedonal assistido da Baixa ao Castelo, aplicado em 2013, do arquiteto Falcão de Campos. Esta intervenção estabelece a ligação entre as colinas do Chiado e do Castelo, integrando o elevador de Santa Justa e a estação do metro do Chiado como elementos agregadores deste percurso. Atravessando a rua da Vitória até chegar ao Largo Adelino Amaro Costa, é proposta a reabilitação e reconversão de parte de um prédio em elevador de acesso às diferentes cotas existentes entre ambas a rua e o largo. A partir do Largo Adelino Costa, o percurso é feito pelas ruas que compõem esta parte do território, até chegar ao Castelo. A aplicação deste percurso assistido nesta parte do território, ajuda não só na ligação das cotas baixas da zona Pombalina até às altas das Colinas do Chiado e do Castelo, mas também acaba por ajudar na requalificação de alguns espaços deste troço, como a Rua da Vitória e o Largo Adelino Costa, tornando-os em novos lugares de passagem no território. No próprio contexto de percurso assistido, evidenciado pela requalificação de parte de edificado em elevador, torna-se este acesso num elemento determinante na ligação entre partes da cidade.

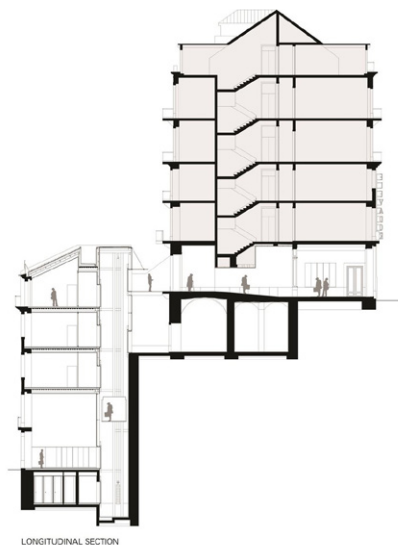


Fig. 50. Corte do acesso entre os espaços públicos

Fonte: <https://www.archdaily.com/castelo-de-sao-jorge-falcao-de-campos>

Fig. 51. Perfil do percurso a passar pela baixa

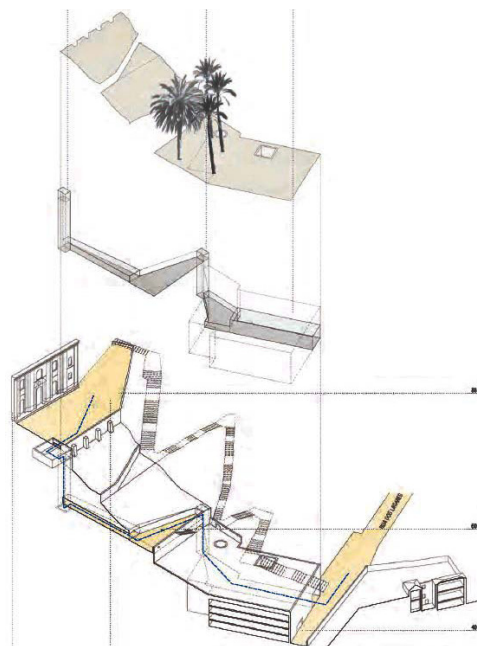
Fonte: <https://www.archdaily.com-jorge-falcao-de-campos>



Fig. 52. Axonometria em corte do funicular da Graça

Fonte: Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo

No mesmo contexto de percurso assistidos, temos o Plano Geral de Acessibilidades Suaves e Assistidas à Colina do Castelo, sendo este composto por quatro percursos diferenciados, estando em fase de construção à data, tem-se como principal objetivo vencer as adversidades que a topografia da colina dos Castelo impõe. Estes acessos são definidos pelos percursos da Mouraria, de Alfama, da Sé e da Graça. Diferenciando-se entre diferentes formas de acesso entre as cotas baixas e altas, temos métodos usados como um funicular, elevadores, escadarias e escadas rolantes. Todos estes elementos e a forma como se assentam no território acabam por o marcar e criar novos lugares por entre a cidade. Dá-se enfoque ao percurso da Graça, onde paralelo ao caracol da Graça é construído um funicular, marcando assim um momento de entrada através de um objeto de arquitetura pública, e como ponto de chegada o miradouro da Graça, acabando este por sofrer uma qualificação do espaço público no ponto de chegada do funicular.



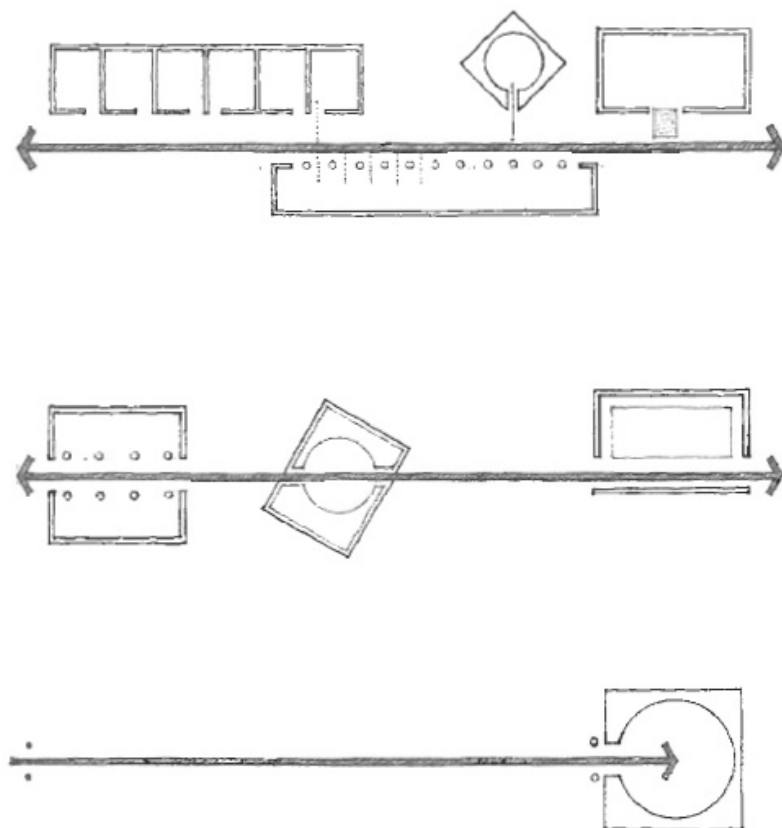


Fig. 53. As formas de percorrer o espaço
Fonte: Espaço, Forma e Ordem, Francis D. Ching

Fig. 54. Enquadramento na passagem de espaços
Fonte: Espaço, Forma e Ordem, Francis D. Ching

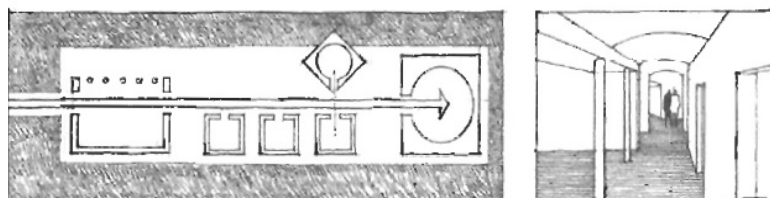
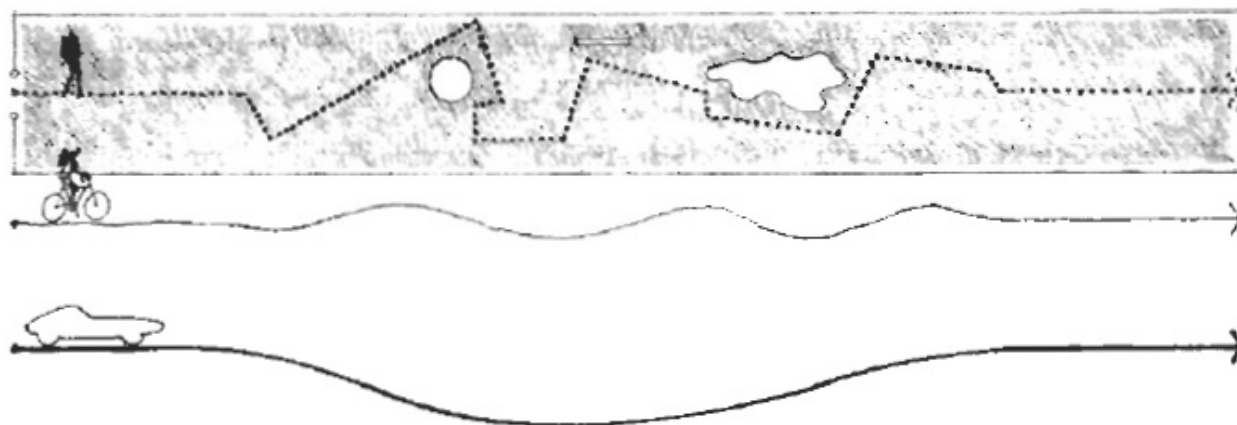


Fig. 55. Configuração do percorrer
Fonte: Espaço, Forma e Ordem, Francis D. Ching



Numa retrospectiva mais gráfica, podemos observar os modos de percorrer o espaço e a cidade a partir da observação das representações da visão serial de Gordon Cullen e dos esquemas formalizados de Francis D.K. Ching (2010). Dois exemplos de como a partir do desenho se pode fazer uma representação dos percursos que fazemos na cidade e de que forma se pode captar os elementos essenciais que dão valor aos lugares. Estas representações que se fazem da cidade, ajudam a perceber como o território se articula, assim como conseguimos descodificar, pelo caminhar, elementos singulares que fazem parte da cidade.

Na *Paisagem Urbana* de Gordon Cullen (2009), encontramos uma representação cénica da forma como a cidade se vive, onde a partir da visão serial temos um percurso e somos direcionados a seguir enquadramentos sequenciais na paisagem.

Em a *Forma, Espaço e Ordem*, Ching (2010) caracteriza um aproximar sequencial, que está ligado ao percurso criado pela forma como o objeto leva o observador a seguir-lo. Assim como o espaço pode ser vivido e experimentado pela forma como o percorremos, levando consequentemente a uma ordem espacial, da qual não nos apercebemos sem um sentido de forma e de espaço.

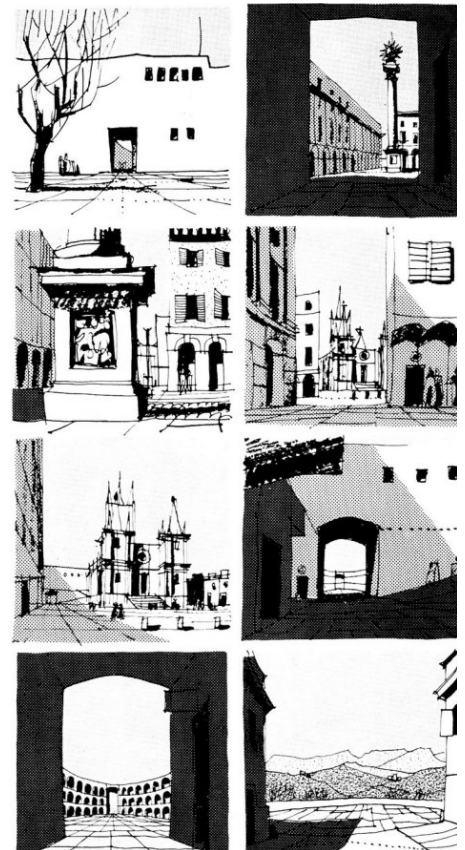


Fig. 56. Visão Serial
Fonte: Paisagem Urbana, Gordon Cullen

Como já citado por Careri:

O Caminhar produz lugares.

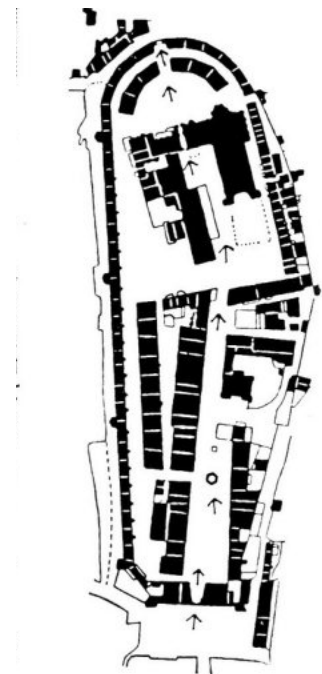


Fig. 57. Configuração da Visão Serial
Fonte: Paisagem Urbana, Gordon Cullen

PARTE II

Enquadramento e Leitura do Território:
O Caso de Almada e do Cais do Ginjal

Em qualquer caso a geografia da cidade é inseparável da sua história; e sem elas não podemos compreender a arquitectura que é o sinal concreto desta «coisa humana».

Aldo Rossi, 2016, p. 124



Fig. 58. Ilustração de entrada no Ginjal
Fonte: Do Autor



Fig. 59. Estuário do Tejo
Fonte: Do Autor

4. FORMAÇÃO DO TRAÇADO URBANO: MEMÓRIA INDUSTRIAL DE ALMADA E DO GINJAL

O método histórico parece ser aquele que é capaz de nos oferecer a verificação mais segura de qualquer hipótese sobre a cidade; a cidade é, por si, depositária de história.

Aldo Rossi, 2016, p. 166

4.1 Estuário⁹

Para se poder enquadrar a temática de Frentes Ribeirinhas, há que aferir numa breve abordagem em que contextos naturais estas se podem encontrar. Situando-se numa das frentes ribeirinhas banhadas pelo rio Tejo, a cidade de Almada, e neste caso o Cais do Ginjal, enquadram-se num território natural mais vasto, o Estuário do Tejo.

Todo este território estuarino, que se encontra na foz dos rios – neste caso na foz do rio Tejo –, representa-se como uma enorme massa de água onde há um contacto direto com o mar, em que a água salgada se dilui com a água doce proveniente do território continental. Sendo fortemente afetada pelas marés provocadas pela água do mar, os seus limites estendem-se rio acima até deixar de se sentir a influência da maré.

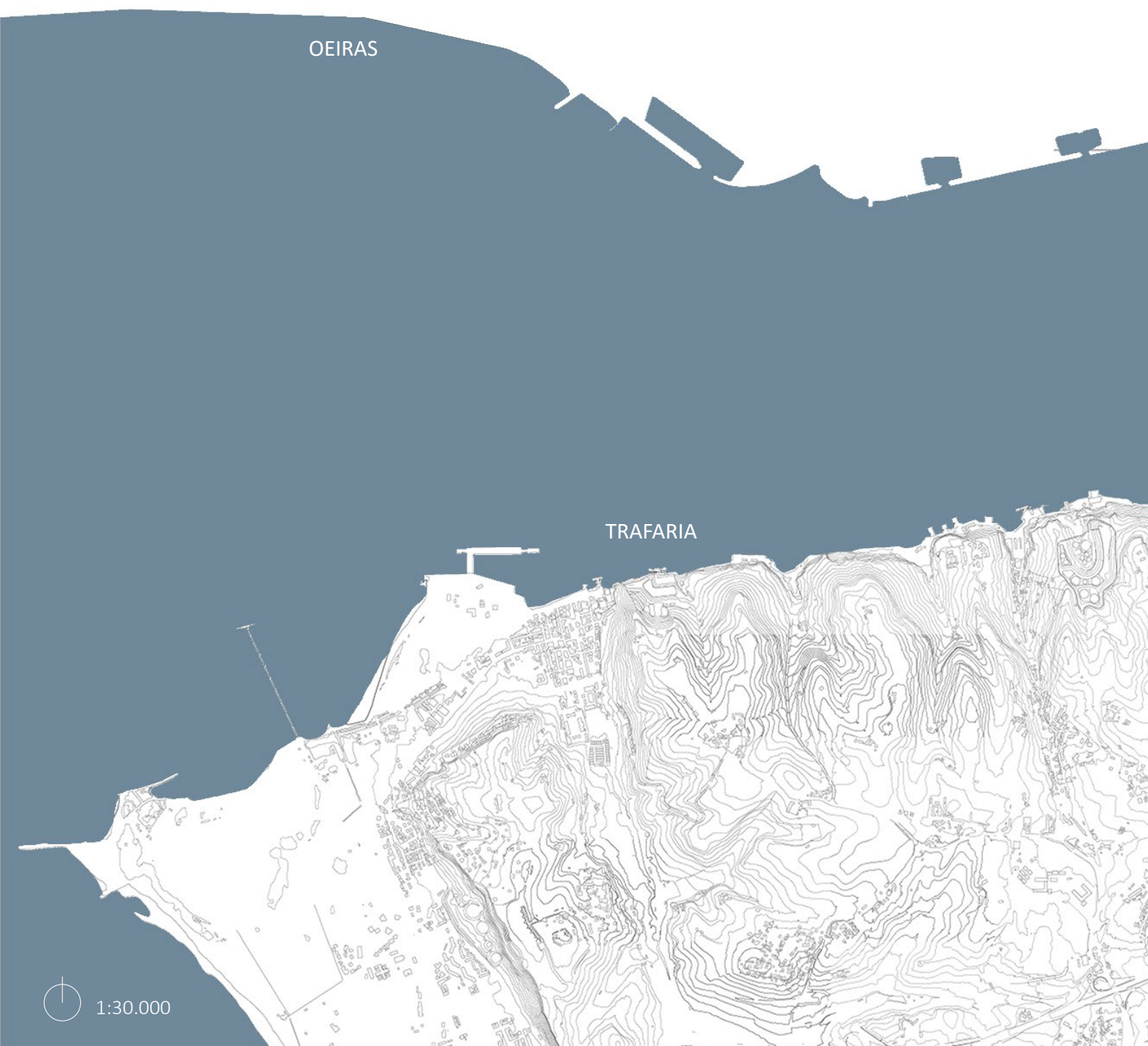
Metodicamente, Orlando Ribeiro refere três partes distintas que caracterizam o estuário do Tejo, onde podemos distinguir:

- 1) *A área de mouchões, ilhas aluviais separadas da margem pelo curso principal e por braços secundários, (...), e que constituem dos melhores terrenos de cultura do País.*
- 2) *O alargamento do «estuário», a que melhor se chamaria golfo de Lisboa, de contorno simples do lado da cidade e ramificado na margem sul por esteiros e sapais; a designação de «Mar da Palha» (...)*
- 3) *O gargalo ou corredor terminal, entre margens alcantiladas, contínuas da outra banda e interrompidas, do lado de Lisboa, por valeiros e praias. (...)*

(RIBEIRO, 1994, p. 114)

⁹ Foz de um rio. O estuário apresenta-se como um término prolongado de um rio, embora sem a profusão de canais ou braços, típicos de um delta. A acção das marés marítimas faz-se sentir em toda a sua extensão. Apresenta por vezes a forma de um golfo interior.

Fig. 60. Almada e a Outra Margem
Fonte: Do Autor



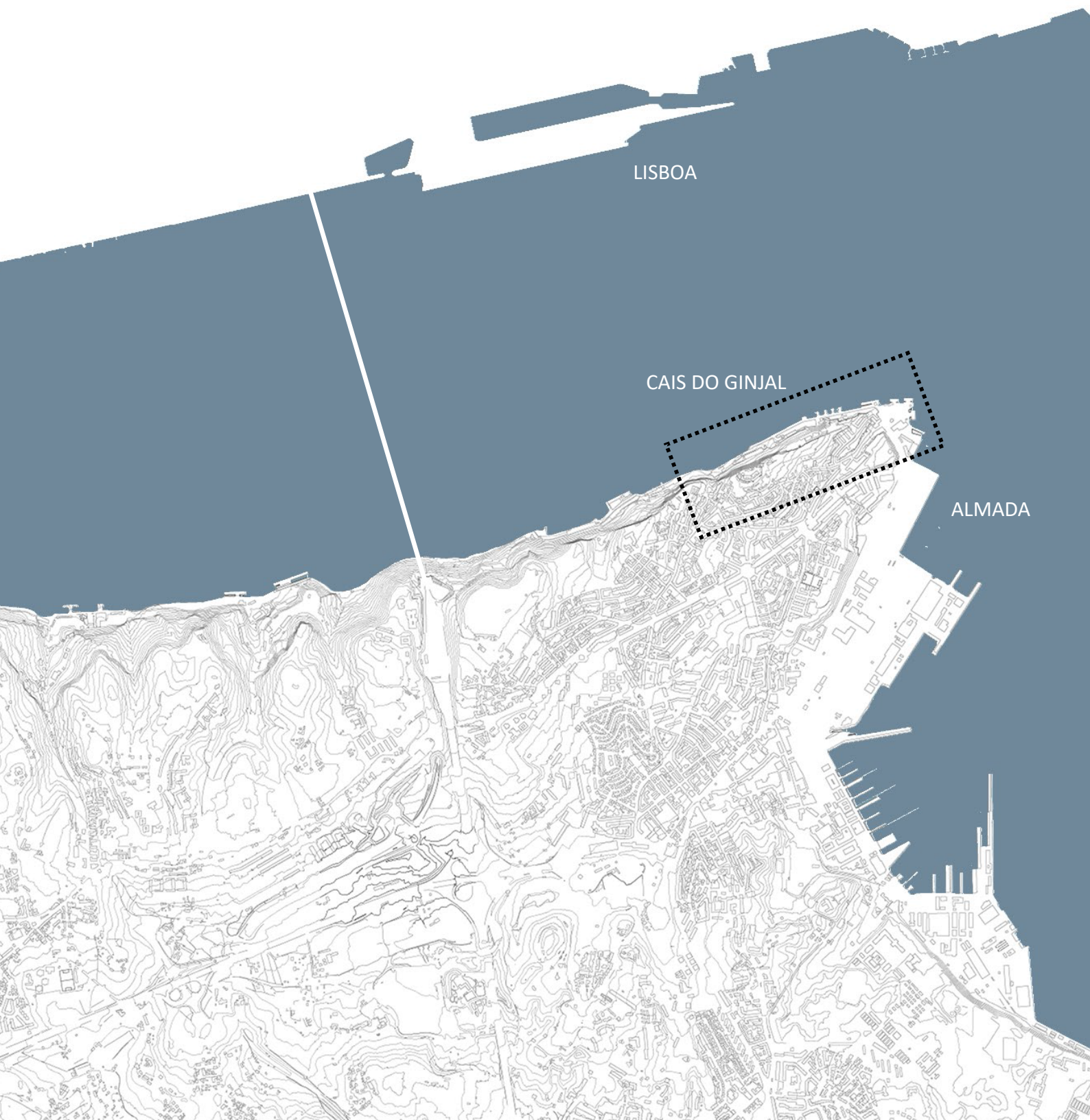


Fig. 61. Traçado de Almada início do Séc. XIX
Fonte: Do Autor

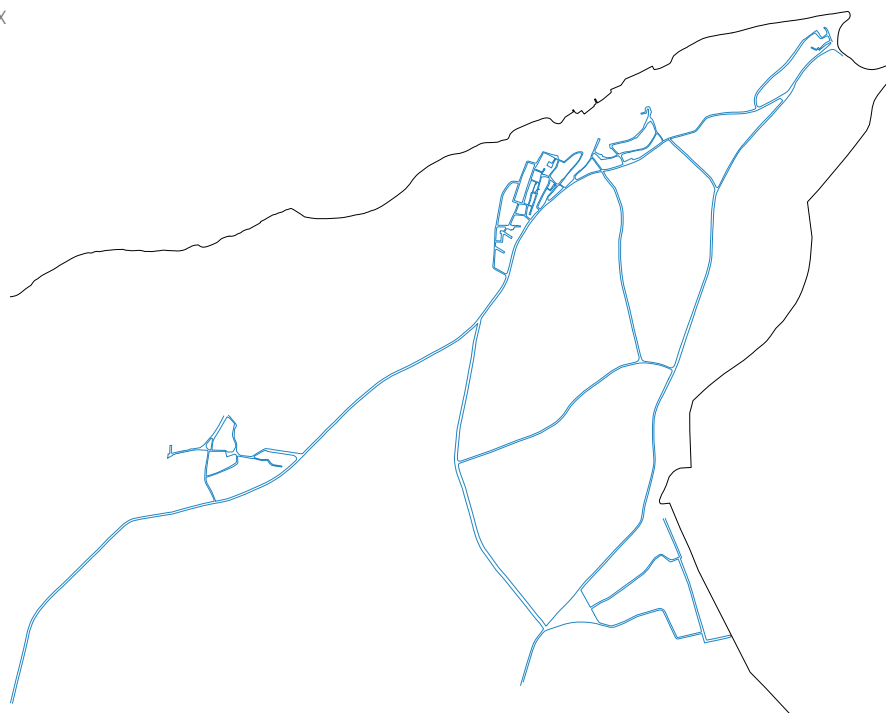


Fig. 62. Traçado de Almada início do Séc. XX
Fonte: Do Autor



4.2 Fundação do Traçado de Almada

Ao observar como Almada se foi assentando no território e como se foram construindo os seus elementos urbanos ao longo do tempo é possível interpretar-se todo o processo e génese da morfologia dos seus traçados.

As características particulares deste território, apresentadas como promontório natural que se estende sobre o rio Tejo, com uma arriba escarpada a norte e um declive ligeiro para sul, foram necessárias para que, durante um longo processo de assentamento no território, as variadas povoações aqui permanecessem. Estando estrategicamente posicionadas no território e protegidas das advertências litorais, o Castelo e a Vila de Almada assentam-se num dos pontos mais altos da região, criando aqui uma primeira centralidade no território. Paralelamente, assenta-se na frente ribeirinha um aglomerado - porto de Cacilhas - ligado às atividades marítimo-fluviais, como a pesca e as trocas fluviais com a envolvente marítima, representando assim uma segunda centralidade do território, fortemente demarcada pela abertura para o estuário do Tejo e pela presença do Forte de Cacilhas.

Estes dois lugares de fixação, estando estrategicamente posicionados no território, encontram-se ligados por comunicações territoriais definidas por caminhos terrestres e fluviais. As rotas fluviais são uma constante que permaneceu imutável na forma como se exprime no território e nas ligações com Lisboa e ao Estuário. O caminho terrestre, apresenta já uma relação vital de comunicação no território, fundamentalmente entre estes dois lugares, e constitui um elemento importante de suporte ao assentamento urbano e ao traçado que se foi formando na cidade. Este eixo é um elemento que se encontrou sempre presente no traçado urbano de Almada, representando-se primitivamente como a rua principal¹⁰, ligando lugares estratégicos do território e, com o edificado singular, concebendo uma primeira instância para a organização do espaço urbano.



Fig. 63. Vista tomada do Campo de S. Paulo Anos 40
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 64. Vista tomada de Lisboa para Almada (1868)
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

¹⁰ Primeiro com o topónimo de Rua Direita e mais tarde como Rua Capitão Leitão, que permanece até aos dias de hoje. À época, este caminho tinha principal função de estabelecer a ligação entre Cacilhas e Vila de Almada, prolongando-se até às aldeias piscatórias do Porto Brandão e Trafaria, atravessando as quintas que existiam neste território.



Fig. 65. Traçado de Almada na Década de 40
Fonte: Do Autor



Fig. 66. Traçado de Almada na Década de 50
Fonte: Do Autor



Até ao final do séc. XIX, os espaços modelo¹¹ da presença e ocupação do homem neste território seriam Cacilhas (cais fluvial), Vila de Almada (aglomerado central) e Cova da Piedade (indústria), comunicando entre si pela rua Capitão Leitão (Cacilhas – vila de Almada), bifurcando-se esta em dois eixos secundários – um à saída de Cacilhas (Rua Cândido dos Reis) e outro a meio da rua Capitão Leitão -, cruzando-se a sul na zona industrial da Cova da Piedade. Aqui pode-se observar que a população tinha uma forte presença nas frentes ribeirinhas, onde se centravam as atividades industriais e as principais formas de sustento da população, destacando-se no seu interior a vila de Almada e o Castelo como o lugar de centralidade do território.

4.3 Formação e Sedimentação do Traçado

Com o início no séc. XX, a sedimentação do espaço urbano e a própria estruturação da frente ribeirinha começam a assentar no território de forma exponencial. Estas alterações que se observam no território – ribeirinho e terrestre- são ambas sucessões que ocorrem no mesmo espaço de tempo e fruto dos mesmos processos.

Até ao final da década de trinta deste século os eixos principais permanecem os mesmos, adquirindo apenas um novo conjunto de caminhos secundários que vão compor o traçado urbano, criando novas interceções e mais elementos de ligação entre o território. Na vertente ribeirinha, já existe uma composição mais consolidada das atividades industriais portuárias, fundamentalmente na frente da Cova da Piedade e na de Cacilhas e, como já referido, com novos núcleos como o Olho de Boi e a Margueira.

As maiores transformações que se apresentam neste território, tanto na forma de organização do espaço – praças, ruas e quarteirões – como nos tipos de malhas que surgem e se apropriam do espaço urbano, acontecem entre os anos quarenta e finais dos anos setenta do séc. XX. Numa primeira fase há uma ligeira expansão nos, anteriormente referidos, espaços modelo. Exemplo da Cova da Piedade, onde dois dos principais caminhos se interseitam, surge um novo aglomerado urbano que se apropria da relevância gerada entre estes dois eixos e os enquadra na malha aqui produzida.



Fig. 67. Largo Alfredo Dinis no início do séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 68. Cova da Piedade no início do séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

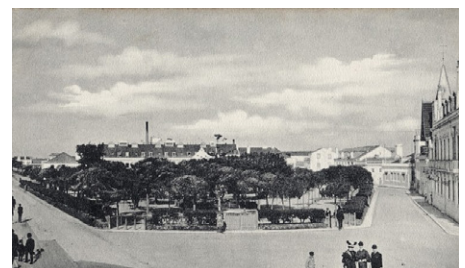


Fig. 69. Jardim da Cova da Piedade no início do séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

¹¹ Considera-se aqui espaço modelo, aquele que representa uma maior presença da realidade de cada tipo de ocupação no território.



Fig. 70. Traçado de Almada na Década de 60
Fonte: Do Autor



Fig. 71. Traçado de Almada na Década de 70
Fonte: Do Autor



Com o início da década de cinquenta começam a surgir no território algumas transformações que darão origem a alguns dos mais importantes espaços urbanos. Com ênfase na criação de um novo eixo, com uma identidade mais central em relação ao território, estabelecendo-se assim um novo eixo central de circulação, formado por quatro troços/avenidas principais – Av. 25 de Abril, Av. D. Henrique, Av. Nuno Álvares Pereira e Av. Bento Gonçalves- divididas entre praças. Surge assim um conjunto de elementos urbanos que seguem uma lógica de rua principal e praças múltiplas¹².

Apesar das várias transformações, existe uma forte relação entre a nova rua principal e a antiga, estando na origem do assentamento de vários conjuntos de quarteirões e de praças com funções simbólicas fortemente marcadas por edifícios singulares. Exemplos destes novos elementos podem presenciar-se na praça Gil Vicente e em volta da praça da Renovação – atualmente praça do MFA –, que, tendo sido construída no espaço em que duas ruas se cruzavam, surge uma praça central que compõe uma operação de quarteirão feito numa organização de unidade de vizinhança. Esta operação, que abrange a 1ª fase do Plano Parcial de Urbanização de Almada, estabelece uma organização central e funcional na cidade, composta por edifícios singulares onde os espaços de convívio e o uso de equipamentos coletivos para a comunidade estão distribuídos segundo a lógica destes planos. Surgem aqui o mercado municipal de Almada, a primeira escola do município – externato Frei Luís de Sousa-, e é construída uma praça pública complementada pelo tribunal municipal e uma Paróquia projetada pelos arquitetos Nuno Teotónio Pereira e Nuno Portas. Estas operações estabelecem, assim, uma ligação e assentamento urbano entre os novos e os antigos elementos do território.

Entre meados da década de sessenta e a de setenta, Almada sofre uma das suas maiores transformações, inicialmente com o aterro de Cacilhas e da frente ribeirinha nascente, que se prolonga desde Cacilhas, passando pela Margueira até chegar à Cova da Piedade, para receber mais tarde os estaleiros da Lisnave. Que como já referido, foi não só uma enorme transformação para a atividade industrial da cidade, mas também um enorme propulsor de movimentações de classe trabalhadora para a cidade, motivando assim a sua expansão urbana. Observa-se assim o caso do Bairro da Nossa Sr.ª da Piedade, projetado segundo o plano das casas económicas para os operários, e respetivas famílias, que trabalhavam nas indústrias da Cova da Piedade e da Lisnave. Assim como na vertente norte, a cidade consolida-se com novas urbanizações que vão surgindo entre a vila de Almada e Cacilhas e se integram com os aglomerados que se vão assimilando ao longo da avenida central e das suas praças.



Fig. 72 Praça do MFA na década de 60
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 73. Praça da Fonte Luminosa na década de 70
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 74. Jardim Sá Linhares na década de 50
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 75. Entrada de Cacilhas década de 50
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

¹² Sérgio Padrão Fernandes (2014, p. 75)



Fig. 76. Traçado de Almada séc. XXI
Fonte: Do Autor

Mais tarde, com a construção da ponte 25 de Abril, inaugurada em 1966, e em paralelo com o troço da EN10¹³ que abastece os estaleiros da Lisnave, Almada recebe um suporte infraestrutural, entre eixos de grande dimensão e aterros compostos por grandes estruturas, que vão marcar enormes espaços adicionados ao tecido urbano. Estes dois momentos influenciaram uma migração em grande escala para a “outra margem”, o que influenciou uma expansão que se veio a acentuar até finais da década de setenta.

Entre a década de oitenta e o início do séc. XXI a cidade de Almada sofre ligeiras transformações no território, onde o assentamento do traçado urbano é feito de forma mais pontual e de modo a consolidar espaços sobrantes, entre as diferentes malhas, que foram surgindo no território. Observa-se um maior desenvolvimento nas infraestruturas de mobilidade, como a passagem do comboio na ponte e da projeção do Metro Sul do Tejo. Este último passa a funcionar como uma adição/sobreposição ao eixo central do território.

No panorama mais atual, as principais transformações que acontecem no território têm enfoque na qualificação do espaço público. Com especial enfoque na praça S. João Batista que, servindo como centro cívico, recebe o Fórum Romeu Correia e impõe-se a Av. Central da cidade como mais uma praça¹⁴. Assim, encontramos a importância na cidade de afirmar os novos espaços públicos como o jardim do Rio¹⁵ ou o miradouro do Castelo.

Ao observar como o traçado se assentou neste território, das transformações que foi sofrendo com o tempo e da forma como se sedimentou, demonstram a capacidade de metamorfose de um tecido urbano que se foi moldando e crescendo entre antigos e novos elementos. Onde a organização da cidade contemporânea e os eixos fundamentais à sua “respiração” são protagonizados pelos mesmos caminhos que estão na origem da fundação do traçado primitivo deste território.

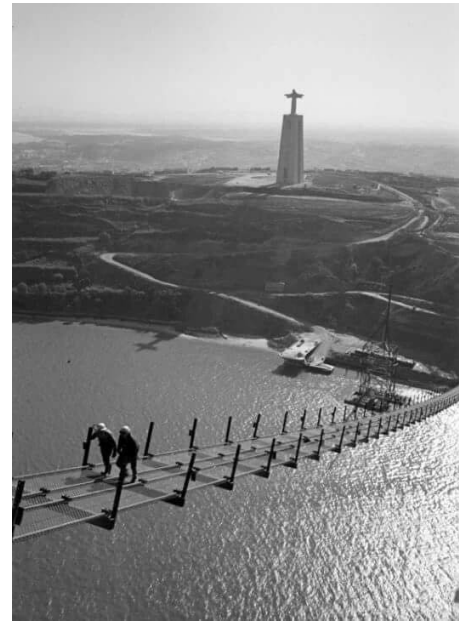


Fig. 77. Ponte em construção em 1965

Fonte: <https://www.pinterest.pt/pin/37710616877783625/>

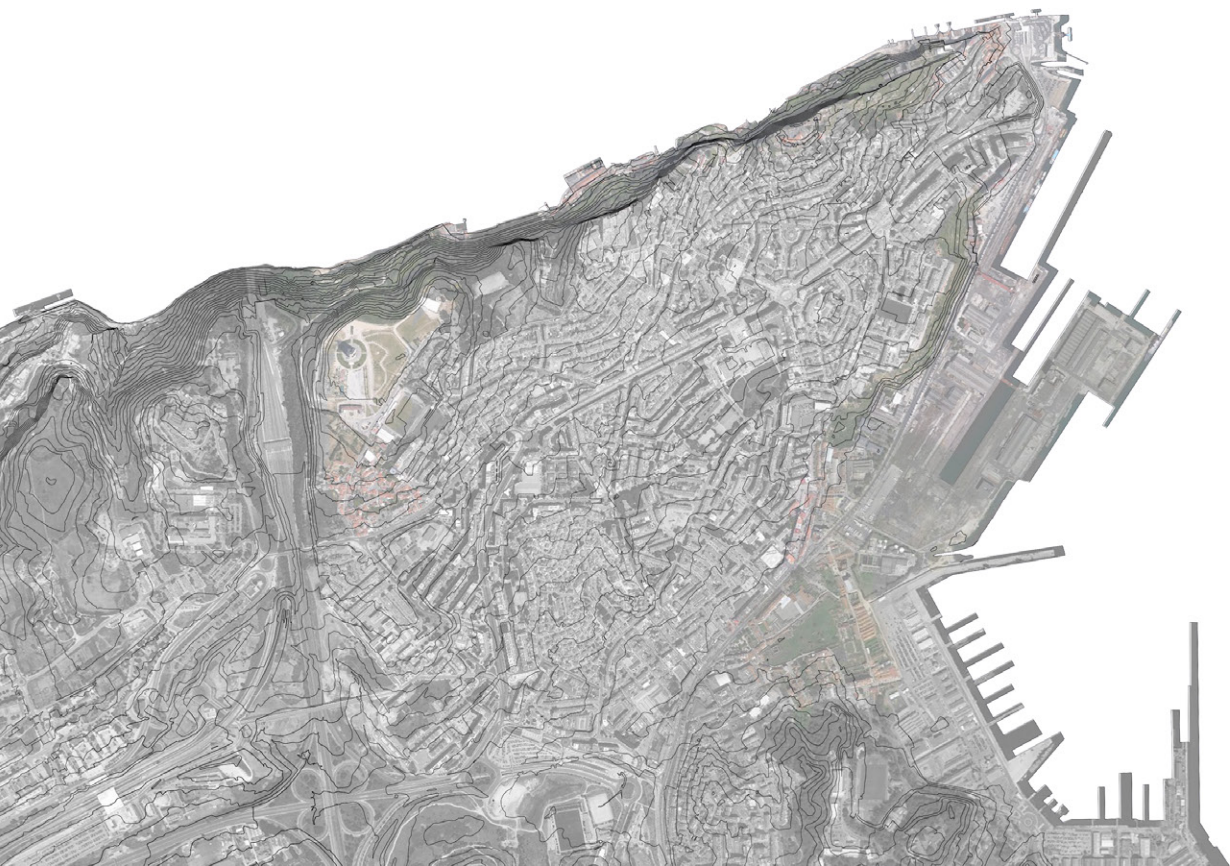
Fig. 78. Jardim do Rio e elevador panorâmico

Fonte: Do Autor

¹³ A EN10 antes de 1961 fazia ligação Cacilhas-Vila Franca de Xira, agora é complementada por vários troços, entre autoestradas, vias rápidas e outras EN.

¹⁴ No conceito de rua principal e praças múltiplas.

¹⁵ Jardim compreendido entre o Cais do Ginjal e o Olho de Boi.



1:25.000



4.4 Vocação Industrial de Almada

4.4.1 Frente Ribeirinha até ao Séc. XIX

Desde a sua génese, que o território onde se encontra a cidade de Almada tem servido como porto de subsistência de diferentes culturas. Inicialmente com a permanência de comunidades fenícias, durante o primeiro milénio antes de Cristo. Durante esta época inicia-se um processo de expansão comercial pelo Mediterrâneo, tendo atingindo a costa Atlântica, onde se estabelece trocas comerciais com vários locais. Aqui, a Quinta do Almaraz, em Almada, torna-se num dos maiores e mais importantes povoados a Ocidente da Península Ibérica. Mais tarde dá-se, neste território, uma ocupação por parte da civilização Romana, servindo Cacilhas como porto de trocas comerciais e indústria piscatória de salga de peixe. Mas é a ocupação Árabe que acaba por ter uma maior influencia nesta região, com a fortificação do atual castelo de Almada e da origem do próprio topónimo derivado da palavra árabe “al-madan”.

Devido ao seu promontório natural, Almada torna-se num elemento relevante na vigilância de Lisboa e da entrada no Estuário do Tejo, assim como Cacilhas revela ser um porto de ligação comercial entre Lisboa e a margem adjacente, tornando-se assim no porto principal de Almada.

Após o foral estabelecido por D. Sancho I ao município de Almada, em 1190, este passa a assegurar condições de fixação e prosperidade da comunidade, pelo que, durante os séculos seguintes, Cacilhas, o castelo e a vila adjacente, tornam-se no palco das atividades e acontecimentos que vão moldar o território de Almada.

Fig. 79. Enquadramento de Almada em relação a Lisboa
Fonte: Autor



Fig. 80. Antigo Pontão de Cacilhas na década de 40
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

Fig. 81. Gravura da vista de Almada em 1825
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

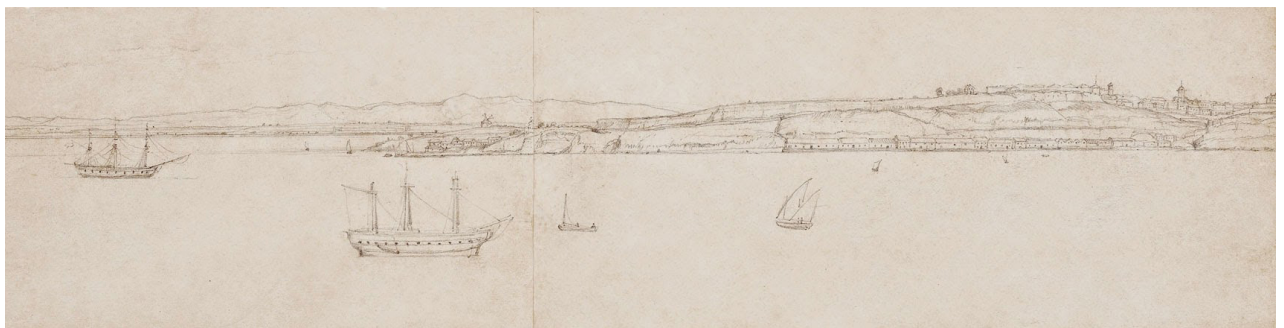




Fig. 82. Falua do Tejo no cais de Cacilhas no início do séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 83. Atividade portuária de Cacilhas no início do séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

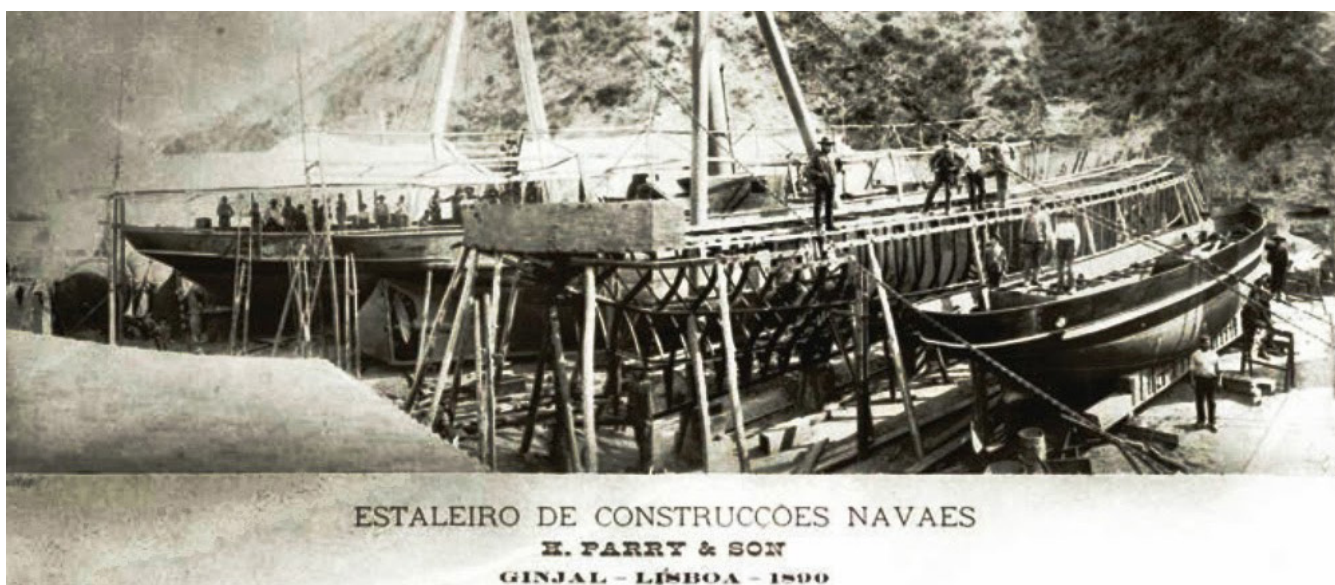


Fig. 84. Fábricas de cortiça da Cova de Piedade
Fonte: <https://www.pinterest.pt/pin/586171707719876104/>



Fig. 85. Cais do Caramujo na década de 1930
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

Fig. 86. Instalações da Hugo Parry & Son no Ginjal
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



A partir do séc. XVIII a frente ribeirinha de Almada começa a sofrer algumas transformações, com pequenas indústrias ligadas à atividade piscatória que se vivia, então, em Cacilhas, e com alguns armazéns resultante das trocas comerciais com Lisboa. A pesca e a agricultura eram os ofícios que mais se praticava como forma de sustento da população de Almada. Contudo, é com o início do séc. XIX que se começa a presenciar uma maior transformação no território de Almada, principalmente nas suas frentes ribeirinhas. A partir da década de 1860 várias empresas inglesas e portuguesas de cortiça iniciam o ciclo de industrialização do concelho de Almada. Localizando-se inicialmente nas frentes ribeirinhas próximas do estuário do Tejo, como é o caso da Cova da Piedade, do Ginjal e Cacilhas, aproveitam assim a orla marítima de Almada e a localização beneficiada com o porto de Lisboa e o seu potencial económico para situar as primeiras indústrias e oficinas nesta frente ribeirinha.

Paralelamente, averigua-se um subsequente impulso das indústrias alimentares, de armazenagem de vinho e azeites e de tanoarias, mas é com a instalação dos estaleiros da Hugo Perry&Sons, no Ginjal em 1863, que se cria uma das maiores zonas industriais do país nos finais do séc. XIX. Mais a frente, o Olho-De-Boi ganha forma com a criação das Companhia de Tiação e Tecidos Lisbonense e respetivos armazéns, e surge a Quinta do Arealva com a Sociedade Vinícola do Sul, influenciando em maior número a troca comercial de vinho com Lisboa.

Devido a este impulso industrial, presencia-se nos anos seguintes uma enorme concentração fabril neste território, com a construção de uma moderna fábrica de moagem, na Cova da Piedade em 1872¹⁶, em torno da qual se instalam diversas fábricas de cortiça, que em união com as fábricas de Lisboa vão criar um dos mais importantes núcleos nacionais desta indústria.

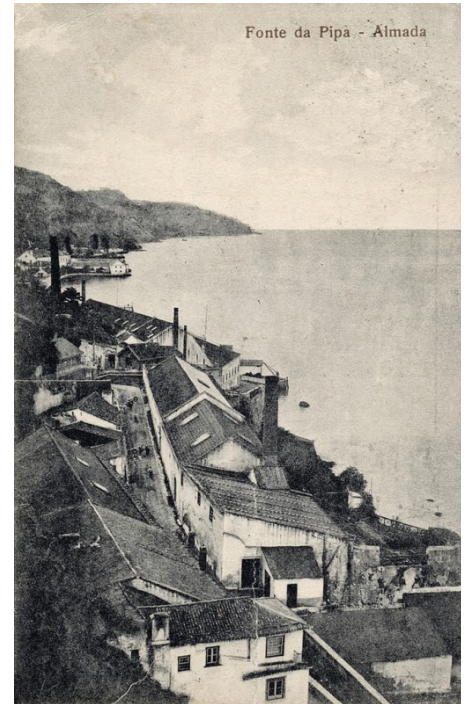


Fig. 87. Instalações no Olho de Boi no início do séc. XX

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 88. Fábrica de Moagem no início do séc. XX

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

¹⁶ A Fábrica do Caramujo foi construída em 1872 (...). A 10 de Junho de 1897, a fábrica sofreu um violento incêndio, que a destruiu quase por completo. O então proprietário, confrontado com a fragilidade da anterior construção, patrocinou uma nova edificação, para que «semelhante catástrofe não pudesse voltar a repetir-se» (cf. FLORES, 1992, p.72). O projecto levou somente um ano a ser efectivado, estando terminado no Verão de 1898, e o resultado foi a primeira obra arquitectónica integralmente estruturada em betão armado e executada em Portugal. A derradeira grande fase de obras no conjunto ocorreu em 1960, quando uma parte do esquema construtivo de 1898 foi sacrificado em benefício de uma modernização, cujo principal elemento foi a inclusão de silos cilíndricos adossados ao edifício. (SANTOS, 1993, p.43) (DGPC, 2002)

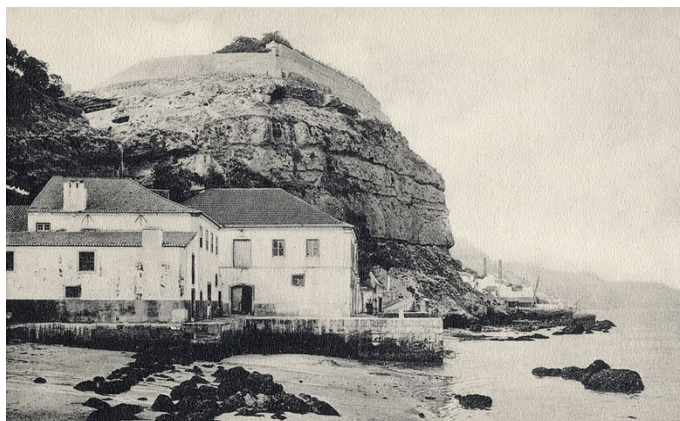


Fig. 89. Últimos armazéns do cais do Ginjal e Boca do Vento no início séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 90. Tanoaria Francisco da Cerca
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 91. Grémio dos armadores de pesca do bacalhau na década de 50
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 92. Companhia Portuguesa de Pesca no cais Olho de Boi na década de 40
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

Fig. 93. Cais do Ginjal início do séc. XX
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



4.4.2 Frente Ribeirinha do Séc. XX ao XXI

Durante a primeira metade do séc. XX proliferam por toda a frente ribeirinha de Almada vários conjuntos industriais, integrados com especial enfoque no cais do Ginjal e Olho-de-Boi. Destacam-se as décadas de 20 e 30 em que surgem os grandes armazéns e tuneis de armazenagem de vinhos e de azeites, destacando-se aqui a Sociedade Theotónio Pereira, e consequentes tanoarias de fabricação de barris.

No Olho-de-Boi já desde o final do séc. XIX que se viam presentes alguns ofícios, como a fiação de tecidos ou mesmo a venda de carvão para as máquinas a vapor, mas é na década de 1920 que se presencia a maior transformação. Surge a Companhia Portuguesa de Pescas (1924), e consequente Bairro Social da Companhia, estruturada em sistema produtivo organizado, dedicando-se à construção, produção e transformação dos bens necessários ao funcionamento do conjunto industrial: gelo, iscos, reparações, oficinas, redes de pesca, construção naval, transformação do peixe, embalagem e comercialização (ALMEIDA, 2009).

Em 1939 surge no Ginjal a Cooperativa de Armadores da Pesca do Bacalhau, que veio incrementar às empresas navais associadas uma maior facilidade de abastecimento às embarcações e concebe uma melhor assistência aos pescadores. Entretanto, a pesca do bacalhau funcionava em dependência do Grémio Nacional do Armadores da Pesca do Bacalhau, que acaba por servir como um mercado central de trocas e compras a todos os armadores. Levando assim a que abrissem outras empresas no Ginjal relacionadas com este ofício, fundamentalmente oficinas de fabricação de redes e isco, a empresa industrial do frio e de arcas frigoríficas, armazéns de preservação de bacalhau e a fábrica do óleo de fígado de bacalhau. Esta última situando-se na parte superior das instalações, perto da Quinta do Almaraz, seria o elemento mais importante para esta indústria.

Era do ginjal que muitos navios e respetivas tripulações partiam para as campanhas da pesca do bacalhau nos mares da Terra Nova e da Noruega.

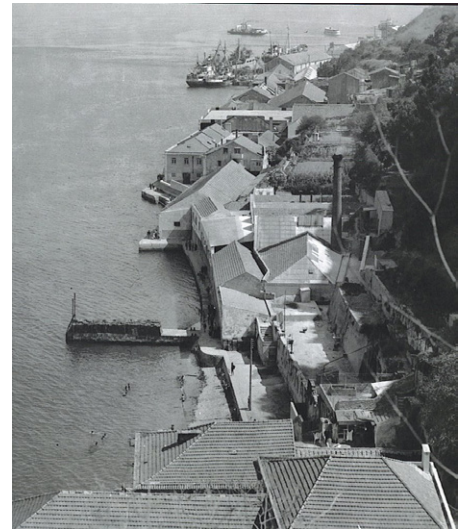


Fig. 94. Vista do cais do Ginjal tomada do miradouro da Boca do Vento na década de 40

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 95. Navio Pedro de Barcelos à margem do Cais do Ginjal na década de 70

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 96. Bacalhoeiro a abastecer no Cais do Ginjal

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 97. Cais do Ginjal vista aérea na década de 1950
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 98. Cacilhas vista aérea da década de 50
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 99. Cacilhas e Margueira na década de 40
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

Fig. 100. Início da construção do aterro para as instalações da lisnave na década de 60
Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Aos poucos e poucos a indústria do bacalhau vai-se impondo no cais do Ginjal, transformando o seu aspeto e ocupando mais armazéns conforme estes iam sendo abandonados pelas indústrias antecedentes. Onde anteriormente se ocupavam as grandes empresas corticeiras e estaleiros navais, como a Hugo Perry & Sons, subsistem com novos e maiores armazéns que aproveitam e ampliam estas instalações. Presencia-se uma grande transformação na paisagem do cais do Ginjal, com a construção do paredão adjacente ao rio com os seus pontões de embarque e abastecimento dos navios, e a perfuração da encosta entre a fábrica de óleo de fígado de bacalhau e o grémio de armadores de bacalhau e a então recente Sociedade de Reparação de Navios (SRN). Paralelamente, Cacilhas acaba por absorver algumas transformações no seu porto, com a anterior linha de costa a prolongar-se para dentro do rio com a formação do aterro, acolhendo assim mais instalações da Hugo Perry & Sons e torna-se num porto essencial de embarque de cacilheiros que fazem a ligação entre Lisboa e Almada.

O último desenvolvimento industrial desta frente ribeirinha de Almada acontece nos finais da década de 1960, com a instalação dos estaleiros navais da Lisnave na Margueira, recebendo aqui duas enormes docas secas, construídas entre 1964 e 1966. Mais tarde é acrescentada, em 1971, uma nova doca, a qual viria a tornar a Lisnave num dos maiores estaleiros de doca seca do mundo, alcançando um conjunto total de 53 hectares. Aqui prolifera a atividade marítima de entrada e saída de embarcações, onde a presença de grandes navios estaria fortemente representada na paisagem do rio Tejo.

Com o desenvolvimento das atividades industriais, implicando a sua deslocalização para outros territórios, juntamente com a, então, mais fácil forma de deslocação com a construção da ponte. As frentes industriais de Almada, como o Ginjal, Olho de boi, entre outras, sofrem um declínio funcional, levando a uma progressiva desafetação das indústrias que aqui existiam, encontrando-se de momento entregues ao abandono e, em alguns casos, já se perderam alguns armazéns, que se encontravam em ruína eminente, existindo apenas as suas fachadas. O estado de degradação destes espaços acaba por esconder uma imagem do quotidiano e vida que esta frente ribeirinha teve em tempos, desvendando apenas uma memória daquilo que existiu.

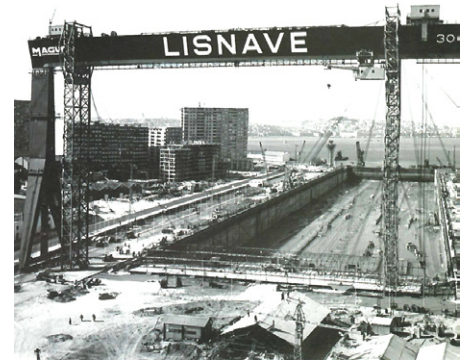


Fig. 101. Construção do pórcico e da doca 13 da Lisnave entre 1970 e 1971

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 102. Lisnave em pleno uso na década de 70

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



Fig. 103. Estaleiros da Hugo Perry & Son em cacilhas na década de 80

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

Fig. 104. Sequência de desenhos a ilustrar o avanço da linha de costa e ocupação industrial do Cais do Ginjal e Cacilhas
Fonte: Do Autor

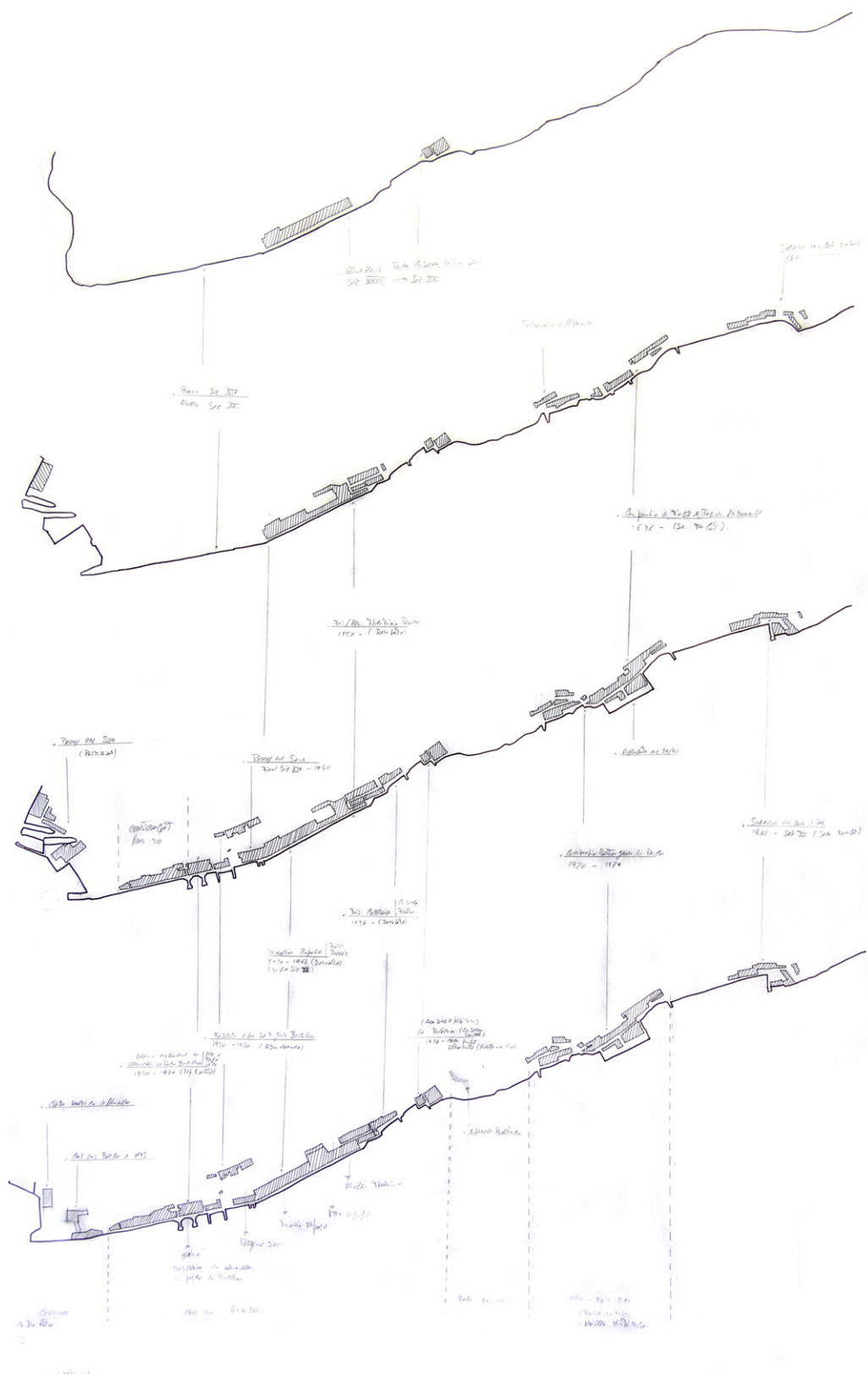




Fig. 105. Vista de antigo armazém do Grémio
Fonte: Do Autor



Fig. 106. Vista dos armazéns à entrada do Cais do Ginjal
Fonte: Do Autor



Fig. 107. Vista do corredor ribeirinho do Ginjal
Fonte: Do Autor

5. TERRITÓRIO E IMAGEM DE ALMADA E DO CAIS DO GINJAL

Qualquer conceito de cidade inclui imperativamente a questão da sua materialidade como objecto construído, o suporte de todas as actividades e vivências que aí se desenvolvem e que se organizam colectivamente.

Carlos Dias Coelho, 2013, p. 13

5.1 Imagem – Monumentalização da Paisagem Industrial

A paisagem que vemos hoje presente na frente ribeirinha de Almada está fortemente marcada pela presença de grandes espaços industriais abandonados, onde se distinguem estruturas singulares que marcam a imagem que temos no território. Entre estas salientam-se as instalações da Lisnave, com a Doca 13 e a imponente presença da grua de 300 toneladas, que se apresenta como um pórtico de entrada na cidade, e o Cais do Ginjal, com um corredor ribeirinho marcado por armazéns abandonados e uma estrutura de retenção, quase que como um auditório, que acompanha de forma artificial a linguagem da arriba fóssil. No topo desta estrutura podemos observar a antiga Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, que se monumentaliza nesta presença industrial do Ginjal, assim como o Parthenon se monumentaliza na acrópole de Atenas.

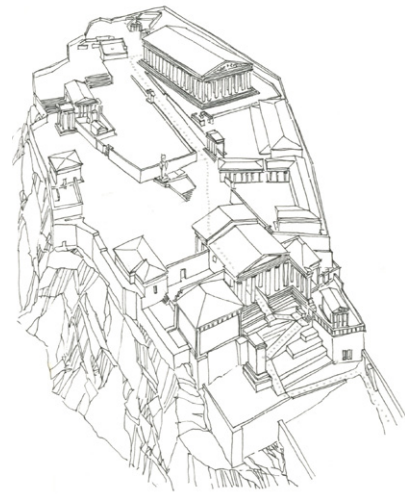


Fig. 108. Axonometria da Acrópole de Atenas
Fonte: Do Autor (adotado a partir da representação de Ching)



Fig. 109. Vista do Partenon, Acrópole de Atenas
Fonte: <https://en.wikipedia.org/wiki/Parthenon>

5.1.1 Paisagem Industrial no Cais do Ginjal

Este percurso ribeirinho, que se desdobra entre Cacilhas e o Jardim do Rio, é definido por um corredor ribeirinho, onde o Cais do Ginjal é o agente protagonista, e a arriba fóssil monumentaliza a presença destes espaços ribeirinhos.

Como ponto de partida para este percurso, temos Cacilhas e o Largo Alfredo Dinis, exclusivamente marcado pela presença da interface multimodal, e com um imediato aproximar ao rio, que, no entanto, é cortado pelos transportes coletivos qualquer possível contato visual entre o plano terrestre e o plano de água. A sul deste largo, podemos encontrar a área onde se assentaram em tempos os estaleiros navais da Hugo Perry&Son, estando atualmente presente a sua memória através de duas docas, nas quais encontramos estacionados a Fragata D. Fernando II e Glória e o submarino Barracuda. Estes dois elementos fazem parte do núcleo museológico de marinha, onde se pode entrar a bordo da Fragata e ver os seus espaços interiores.



Fig. 110. Fotografia da antiga fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau
Fonte: Do Autor



Fig. 111. Fotografia do estado de abandono do antigo espaço dos Grémio
Fonte: Do Autor



Fig. 112. Fábrica de Óleo de Fígado abandonada topo do Cubal
Fonte: Do Autor



Fig. 113. Parede sobrance dos armazéns que compreendiam parte do Cais do Ginjal
Fonte: Do Autor



Fig. 114. Grua de abastecimento de embarcações
Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar

Fig. 115. Vista Geral do Ginjal tomada do Cacilheiro
Fonte: Do Autor



Seguidamente, conforme se prossegue caminho pelo Cais do Ginjal, deparamo-nos com uma paisagem marcada pela ruína, resultado do abandono dos armazéns que compreendem toda a extensão deste paredão. O modo nefasto em que estas estruturas se encontram, com algumas construções deterioradas e em perigo eminente de derrocada, são a imagem contínua com que nos deparamos ao atravessar este espaço. Contudo, a relação quase imediata que estes armazéns mantêm com o rio assim como a permanência de elementos representativos da presença industrial deste cais, como pontões e gruas, caracterizam uma identidade muito própria e próxima à realidade fabril ribeirinha que existiu no Ginjal.

Este paredão, fortemente marcado por um percurso marginal linear, compõe-se por elementos singulares de ligação ao plano de água e de relação com o espaço interior. Entre os elementos de ligação ao rio, podemos encontrar um conjunto de seis pontões, que tiveram uma forte relação com os armazéns ligados à indústria do bacalhau, principalmente a Fábrica de Gelo e o Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau. Outros elementos são duas escadas, recortadas no paredão, que apoiavam as descargas de embarcações mais pequenas que levavam vinho e azeite até aos armazéns da Sociedade Theotónio Pereira.

Na ligação a espaços interiores, é de destacar a passagem existente na antiga Pensão “O Bom Gosto”, à qual se chamaria corredor e pátio do Ginjal, e que daria ligação mais à frente, a partir de uma escadaria, a uma pequena vila operária. O percurso ribeirinho continua e percebemos que parte deste não só é marcada pela ruína abandonada, mas também por uma ruína habitada. Encontrando-se numa zona de areal, na antiga praia das Lavadeiras, temos uma zona marcada pela paisagem de armazéns abandonados, ao invés de dois espaços, utilizados como restaurantes e esplanada, que criam o contraste entre estruturas em estado de decadência e estruturas em estado conservado.

Por fim, o percurso termina no Jardim do Rio, onde a paisagem demarca-se por um elevador panorâmico e um parque urbano à beira rio.



Fig. 116. Escadas de usadas com cais de embarque
Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar



Fig. 117. Presença dos Pontões
Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar



Fig. 118. Últimos armazéns que compreendem o Cais do Ginjal
Fonte: Do Autor



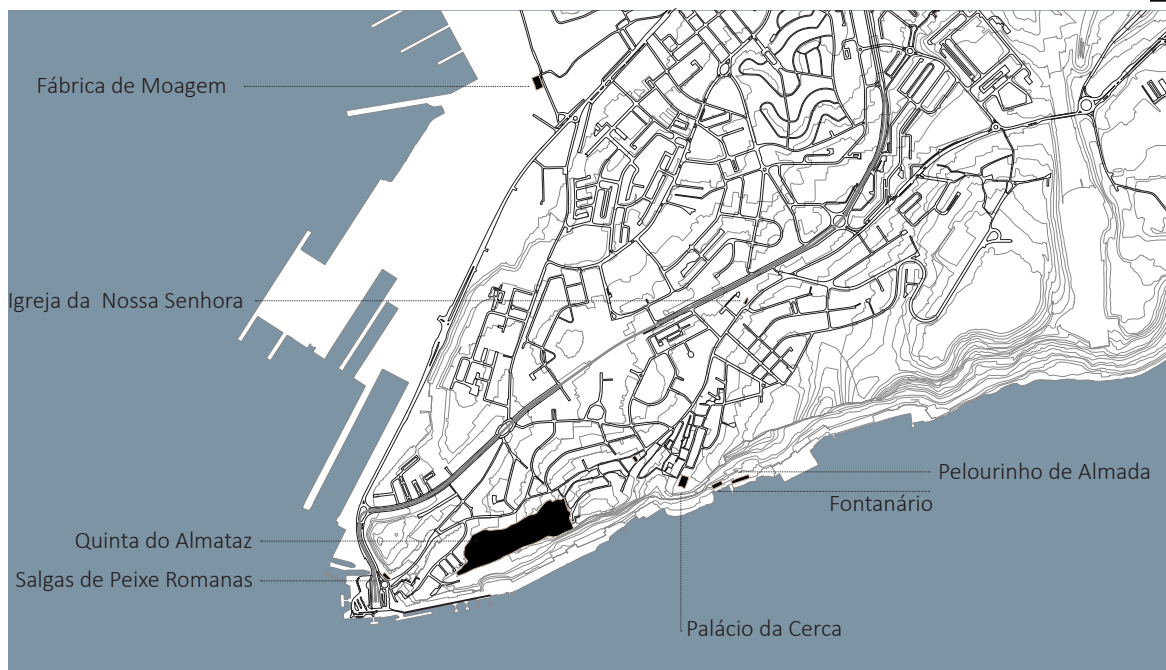


Fig. 119. Património existente no Concelho de Almada
Fonte: Do Autor



Fig. 120. Património nas proximidades da Frente Ribeirinha norte de Almada
Fonte: Do Autor

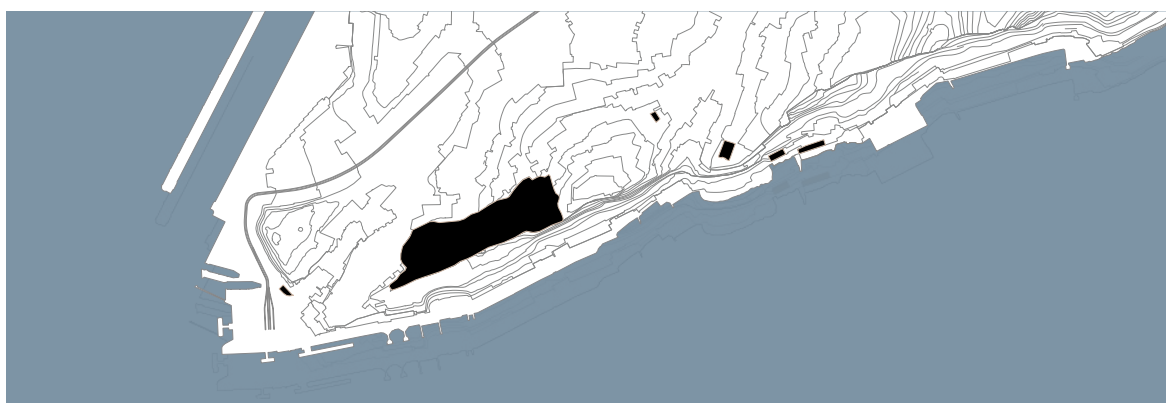


Fig. 121. Relação do Património com a topografia do lugar
Fonte: Do Autor

5.1.2 Património e Lugares Históricos

Enquadrando a questão do património de Almada, grande parte deste situa-se próximo da sua frente ribeirinha norte. Desde as a Fábrica de Salgas de Peixe Romana, em Cacilhas, e o Pelourinho de Almada no Cais de Olho de boi, podemos passar por edifícios de grande interesse patrimonial como o Palácio da Cerca, a Igreja da Misericórdia e o castelo¹⁷, ambos em Almada Velha. Contudo, é com a Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz¹⁸ onde podemos encontrar o maior conjunto patrimonial de Almada.

Tal como já referido, a civilização Fenícia chegou a esta parte do território Ibérico durante o 1º milénio antes de Cristo, ao que se indica ser o alcance mais Ocidental que este povoado conseguiu alcançar durante o seu processo de expansão comercial. Assim como a área que este povoado ocupa neste território, com a Quinta do Almaraz, pressupõem-se que parte de Almada Velha tenha sido construída sobre estruturas existentes da ocupação fenícia no local. O que leva a caracterizar este sítio arqueológico a segunda maior estação na Península Ibérica.

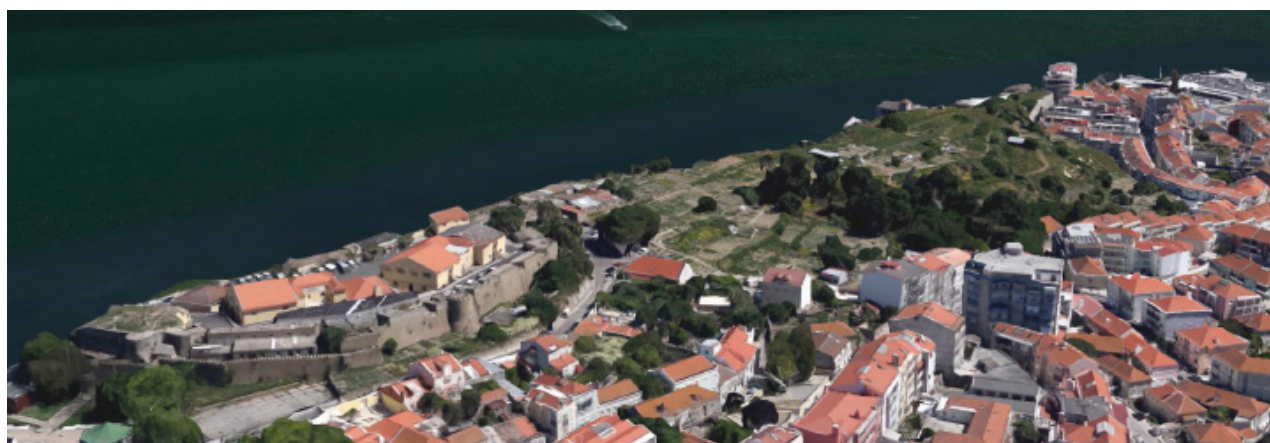
As características de maior destaque que podemos encontrar neste sítio passam pelo vestígio de valas e muros, que serviam como forma de proteção deste povoado, assim como pela grande presença de peças cerâmicas e restos de fundição, indicando assim a possível atividade de olaria e metalúrgica neste lugar. Juntamente com a constante de se encontrarem num promontório, onde facilmente se observa o território, assim como pela ligação direta ao rio, determina-se que este habitado se articulasse como uma pequena sociedade organizada.



Fig. 122 e 123. Vestígios de uma Vala de proteção ao povoado Fenício
Fonte: Do Autor



Fig. 124. Vista aérea do enquadramento entre o Castelo e a Quinta do Almaraz
Fonte: Do Autor



¹⁷ – Atualmente serve como sede base da GNR, não aplicando qualquer impacto cultural no município.

¹⁸ - Tendo sido descoberta na década de 1980, após se ter observado irregularidades no recorte feito na arriba fóssil enquanto da construção da Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, só em 2013 é que este seria caracterizado Sítio de Interesse Público, estando atualmente a ser objeto de estudo e análises do espólio existente no povoado.



Fig. 125. Funções existentes no Cais do Ginjal
Fonte: Do Autor



Fig. 126. Estado de Conservação
Fonte: Do Autor



Fig. 127. Número de pisos
Fonte: Do Autor

5.2 Contextualização Funcional e Social

Apesar do estado de ruína dos edifícios que complementam esta frente ribeirinha – Cacilhas, Cais do Ginjal e incluindo-se o Olho de Boi –, ainda há quem utilize e viva destes espaços, nomeadamente pescadores que tentam a sua sorte nos pontões dos antigos cais de desembarque. Tal como Carriço exemplifica numa entrevista sobre o cais do Ginjal, pode-se averiguar que *Onde Helder Gonçalves está hoje a tentar a sorte para o almoço, antes atracavam arrastões (barcos de pesca com redes de arrasto) bacalhoeiros e outras canoas cacilheiras, fragatas e faluas, lembra-se bem. Mas já naquela altura havia autorização para as pessoas pescarem.* (CARRIÇO, 2015, p. 1). Assim, a presença de pescadores nestes pontões revela a importância desta prática para estas pessoas e para as vivências que o próprio lugar proporciona. Onde, por exemplo, aos fins de semana é possível observar tanto pescadores como as famílias dos mesmos se juntam nestes lugares para a prática desta atividade assim como forma de convívio.

Contudo, outras funções prevaleceram nestas extensões ribeirinhas, fundamentalmente em Cacilhas e mais a frente no cais do Olho de Boi. Em Cacilhas, proeminaram atividades ligadas com a restauração e os transportes fluviais, que representam as constantes geradoras da presença e movimentação de pessoas. O Cais fluvial, que em conjunto os restantes transportes, representa o principal elemento de entrada em Almada. E os restaurantes representam os espaços âncora e de permanência desta frente, especialmente em alturas de festas populares.



Fig. 128. Entrada no Olho de boi onde se pode ver o Pelourinho de Almada e praia das Lavadeiras
Fonte: Do Autor



Fig. 129. Saída do terminal fluvial
Fonte: Do Autor



Fig. 130. Grupo de pescadores a arrumar as redes
Fonte: Do Autor

No cais de Olho de Boi existe uma fixação de pessoas num contexto mais permanente. Onde antes teria existido a Companhia de Pescas Portuguesa, atualmente um número reduzido de armazéns – metalúrgica, oficina de sistemas eléctricos, etc,- prevalece com o ofício original, obedecendo no entanto às constantes mais atuais. Paralelamente, o espaço do então Bairro Social da Companhia de Pescas Portuguesas, encontra-se parcialmente ocupado por antigos trabalhadores, ou descendentes destes, que aqui acabam por residir. Confirmando-se assim que *no Olho de Boi, o antigo Bairro Social da Companhia de Pescas Portuguesa, continua a reunir um conjunto considerável de residentes, contribuindo para a manutenção do bom estado de conservação do edificado* (ALMEIDA, 2009, p. 66).

Outros elementos, que caracterizam a forma como estes espaços são vividos, advêm do contexto cultural e da sua relação com as antigas práticas que existiram nestas frentes. Com grande enfoque nas docas secas, em Cacilhas, que pertenceram aos estaleiros navais da Hugo Perry & Sons, que agora albergam a Fragata D. Fernando II e Glória e o submarino Barracuda, ambos transformados em espaços museus. Assim como o núcleo museológico do Olho de Boi, constituído pelo museu Naval, o núcleo de Arqueologia e História de Almada, o Arquivo do ICNB, o Clube Náutico de Almada e o Pelourinho de Almada. Desta forma, temos um conjunto de equipamentos que reutilizaram espaços de antigas indústrias, com o intento de salvaguardar e expor, ao público, algumas realidades que fizeram parte do quotidiano e prática destes espaços.

Fig. 131. Pescador no Cais do Ginjal
Fonte: Fotografia de Nuno Gaspar



Toda a extensão do Cais do Ginjal, que se compreende entre o terminal fluvial de Cacilhas até ao Parque urbano da Boca do Vento, é o espaço que se encontra em maior estado de ruína e abandono. Contudo, há espaços que se conseguiram aproveitar para ser reutilizados e dar algum protagonismo às vivências deste lugar. Caso será dos armazéns localizados no início do Ginjal, perto da estação fluvial, onde podemos encontrar os gabinetes de gestão da entidade fluvial Transtejo, uma oficina e dois restaurantes, o Farol e o Ginjal Terrace. Mais adiante, onde existiram a fábrica La Paloma e a Casa das Operárias estão agora instalados também dois restaurantes, o Atira-te ao Rio e o Ponto Final. Estes últimos, devido à sua localização estratégica de acesso a Almada velha acabam por dinamizar este pequeno troço do percurso ribeirinho. Complementando-se com o parque urbano e respetivo elevador panorâmico, que estabelecem uma ligação mais estruturada entre a cidade e este percurso ribeirinho.

No contexto de estadia permanente de população neste prolongamento ribeirinho, temos um abandono por parte de população residente que se veio a destacar durante o período de desafetação das fábricas desta frente do Ginjal. Apesar da residência de pessoas aqui não ser uma constante muito destacada, alguns dos armazéns dotavam de espaço para que as pessoas pudessem permanecer nestes espaços, principalmente os donos de empresas. Destacando-se os armazéns de vinhos da Sociedade Theotónio Pereira, onde a família teria usado com casa de férias e aqui tenha residido o poeta Romeu Correia. E para a sua extensão em direção a Cacilhas, tenham existido uma pensão, duas casas de habitação e uma pequena vila operária. Nestes espaços chegaram a residir pessoas até meados da primeira década deste século, no entanto, com o estado decadência destes espaços, a adoção destes para privados e as condições precárias que aqui se foi assentando, levaram a que neste momento já não exista uma presença permanente de pessoas nos armazéns que se estendem neste corredor ribeirinho.



Fig. 132. Esplanada do restaurante Ponto Final no último pontão do Ginjal
Fonte: Do Autor



Fig. 133. Estado de degradação do Cais do Ginjal
Fonte: Do Autor



Fig. 134. Caracterização e hierarquização das Vias de Almada
Fonte: Do Autor

- Eixos Principais ———
- Eixos Secundários ———
- Ligações entre Espaços Importantes ·····
- Ligação Fluvial ·····
- Principais Interseções ○

5.3 Mobilidade e Transportes

Numa leitura mais aprofundada da forma como os eixos principais se relacionam com a cidade, podemos observar a partir da forma como o traçado se assentou no território que existe uma hierarquização de eixos que geram vários modos de mobilidade na cidade.

Assim, a zona portuária de Cacilhas, muito devido à sua localização e às atividades fluviais aqui concentradas, representa-se como um dos elementos de enfoque e centralizador do território. Ao observar-se como o traçado deste território se assenta, onde os principais eixos viários surgem no território com Cacilhas como principal elemento de acesso, assim como os novos eixos, que vêm sucessivamente a surgir, acompanham esta mesma lógica de ligação entre a cidade interior a frente ribeirinha. Depreende-se assim que existe o cuidado em sustentar esta centralidade funcional do território, mesmo existindo, no entanto, outros espaços da cidade com equiparada importância. Esta centralidade que presenciamos em Cacilhas, presencia-se por uma interface multimodal de transportes coletivos. Estando entre estes, para além da presença automóvel, o Metro Sul do Tejo (MTS), os autocarros da Transportes Sul do Tejo (TST), uma pequena praça de Táxis e o Terminal Fluvial de Cacilhas.

Com isto, podemos encontrar um complexo fluxo de meios de deslocação no território, variante entre os meios coletivos e o meio individual. Aqui, temos as principais vias de acesso, como a avenida Central que serve a cidade de Almada, a partir de Cacilhas, por onde passam a maioria das carreiras de autocarro assim com o metro de superfície de Almada; e a Nacional 10, com a mesma origem, mas servindo localidades que se situam na periferia da cidade. É por estes dois eixos que surge o maior fluxo de automóveis e de transportes coletivos, onde Lisboa, por intermédio do terminal fluvial de Cacilhas, se enquadra como destino destas deslocações.



Fig. 135. Cais de ancoragem dos Cacilheiros
Fonte: Do Autor



Fig. 136. Linha do MTS no centro de Almada
Fonte: Do Autor



Fig. 137. Terminal de autocarros em Cacilhas
Fonte: Do Autor

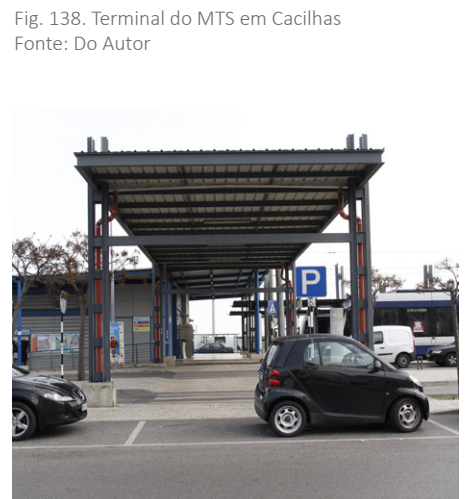


Fig. 138. Terminal do MTS em Cacilhas
Fonte: Do Autor

5.4 Planos, Programas e Estudos para o Território

Fig. 139. Planos e Estudos para o Território
Fonte: Pelo Autor

Planos e Projetos :

Estudos de Enquadramento
Estratégico

Áreas de Reabilitação
Urbana

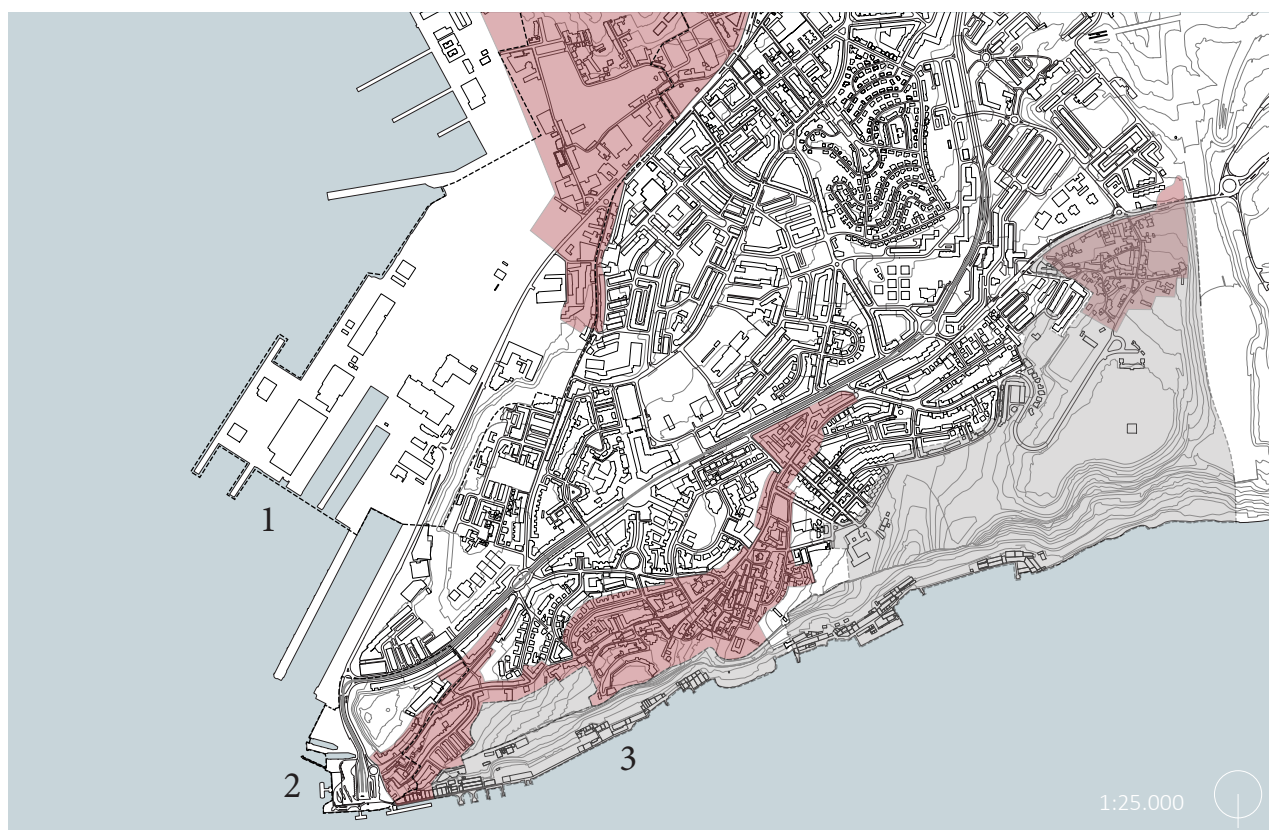
1 Plano de Urbanização de
Almada Nascente

2 Plano de Promenor de
Reabilitação Urbana e
Funcional de Cacilhas

3 Plano de Promenor do
Cais do Ginjal

A frente ribeirinha de Almada, assim como os núcleos históricos que a rodeiam, apresentam uma imagem fragilizada no território deste município, onde um conjunto de operações de regeneração, reabilitação e transformação destes espaços urbanos obedecem a um quadro de referência, estabelecido pela Câmara Municipal de Almada (CMA), para um desenvolvimento estratégico e de enquadramento, não só entre as frentes ribeirinhas, mas também com o restante território municipal. Dada a natureza destas áreas e a complexidade associada à elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), o município desenvolveu uma metodologia de aplicação destes instrumentos de intervenção urbana, passando por um estudo prévio à elaboração dos planos, designando-se por Estudos de Enquadramento Estratégico (EEE). Estes estudos ajudam a criar uma visão estratégica do território mais eficaz, permitindo assim a elaboração de planos mais integrados.

Para o efeito deste projeto são tidos em conta os principais IGT, nos quais se fundamentam as linhas base para o planeamento e ordenamento do território, caracterizando-se, assim, como elementos de análise e apoio ao plano de estrutura e à estratégia de intervenção do presente projeto.



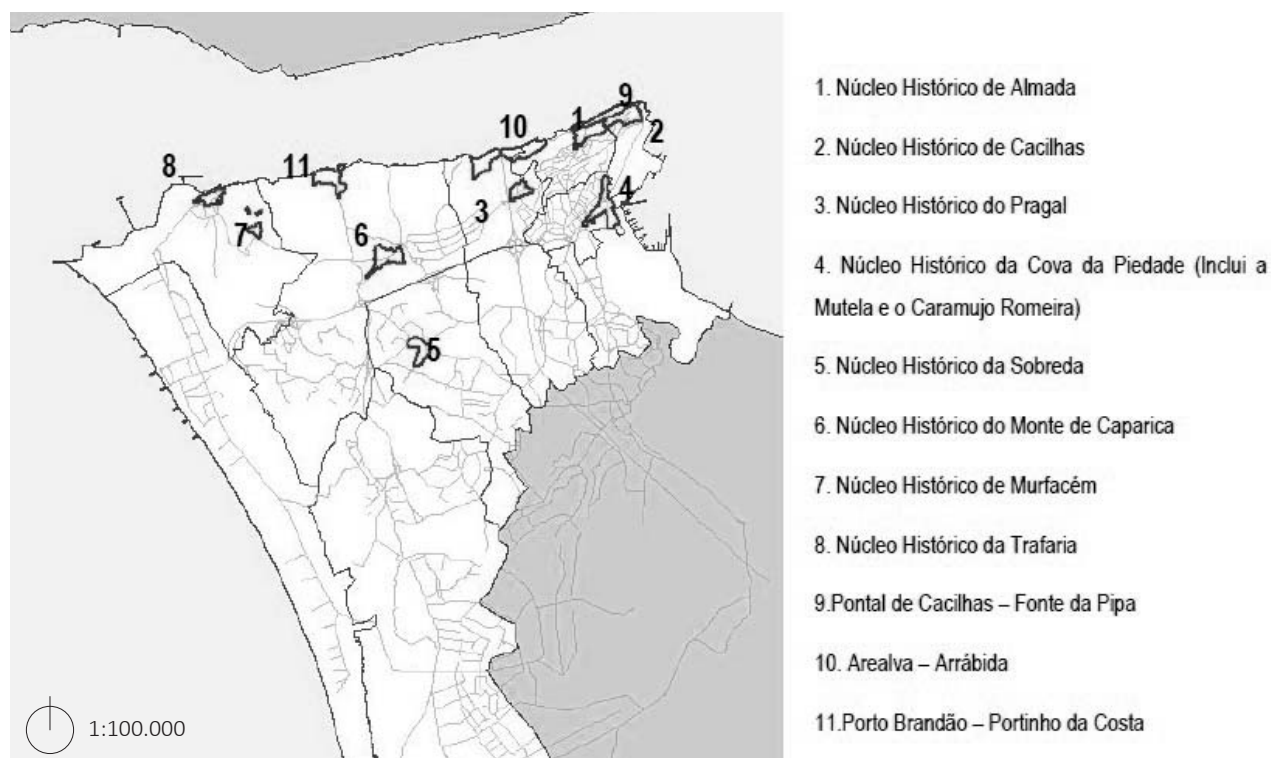
5.4.1 Áreas de Reabilitação Urbana e Operação de Reabilitação Urbana – Cacilhas, Almada Velha e Cova da Piedade

As intervenções de reabilitação em Almada são executadas através de Operações de Reabilitação Urbana, geralmente integradas em Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), delimitadas no PDM de Almada e que se enquadram maioritariamente nos principais núcleos históricos do concelho de Almada, nomeadamente os núcleos históricos de Almada, Cacilhas, Cova da Piedade (inclui a Mutela e Caramujo) e do Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa. Tendo como principal premissa a valorização e proteção do património cultural e áreas de interesse histórico do concelho, estas operações viabilizam promover a inserção dos núcleos, ou parte destes, que se encontrem em estado de abandono e de degradação, assim como os cidadãos que aqui habitem, no restante tecido urbano do concelho.

Esta operação tem como prioridade atingir soluções de coerência territorial a partir de operações de reabilitação de edificado e fundamentalmente do espaço público.

Os objetivos principais passam pela reabilitação de imóveis degradados ou que já não se enquadram na função original; valorização do património cultural; assegurar a integração funcional, social e económica do tecido urbano; melhorar as condições de habitabilidade, tanto no construído como dos espaços públicos, de modo a promover a fixação de população jovem e melhorar as condições da via pública, garantindo uma melhor mobilidade e acessibilidade condicionada²⁰.

Fig. 140. Planta com os Núcleos Históricos existentes em Almada
Fonte: Do Autor



¹⁹ - Documento estratégico Almada (ARU de Almada)

Núcleo Histórico de Almada – Área de Reabilitação Urbana de Almada Velha

Complementando-se pela zona do Castelo e da Vila de Almada – Almada Velha –, o núcleo histórico de Almada tem o assentamento histórico mais importante do território. Tendo-se aqui formado o inicial centro funcional e simbólico do território, ao qual passa um dos principais eixos de fundação do território – rua Capitão Leitão –, que se manteve com o traçado original, Almada Velha apresenta uma persistência física e funcional, com qualidades sociais e culturais que valorizam e acabam por permitir a conservação dos espaços da antiga vila.

Neste Núcleo Histórico podemos ainda encontrar alguns imóveis que representam a importância que o espaço tem para a cidade, assim como a existência de qualidade patrimonial relevante a ser protegido. Entre os quais se encontra o Palácio Da Cerca – classificado como Imóvel de Interesse Público, a Ermida de S. Sebastião – classificado como Imóvel de Interesse Municipal, a Igreja da Misericórdia – como Imóvel em Vias de Classificação, e a Fonte da Pipa¹⁹ no Jardim do Rio.



Fig. 141. Planta da área de intervenção da ARU de Almada Velha

Fonte: Documento estratégico Almada (ARU de Almada)

²⁰ - Situada à beira rio, entre o Ginjal (Praia das Lavadeiras) e o Olho de Boi, a Fonte da Pipa foi mandada construir por ordem de D. João V em 1736. O chafariz monumental de quatro bicas fornecia água de qualidade aos moradores da vila de Almada, representando ainda, durante os séculos XVIII e XIX, um importante ponto de abastecimento para os barcos que atravessavam o Tejo. (CMA, 1999)

Núcleos Históricos de Cacilhas e Pontal de Cacilhas - Área Reabilitação Urbana de Cacilhas

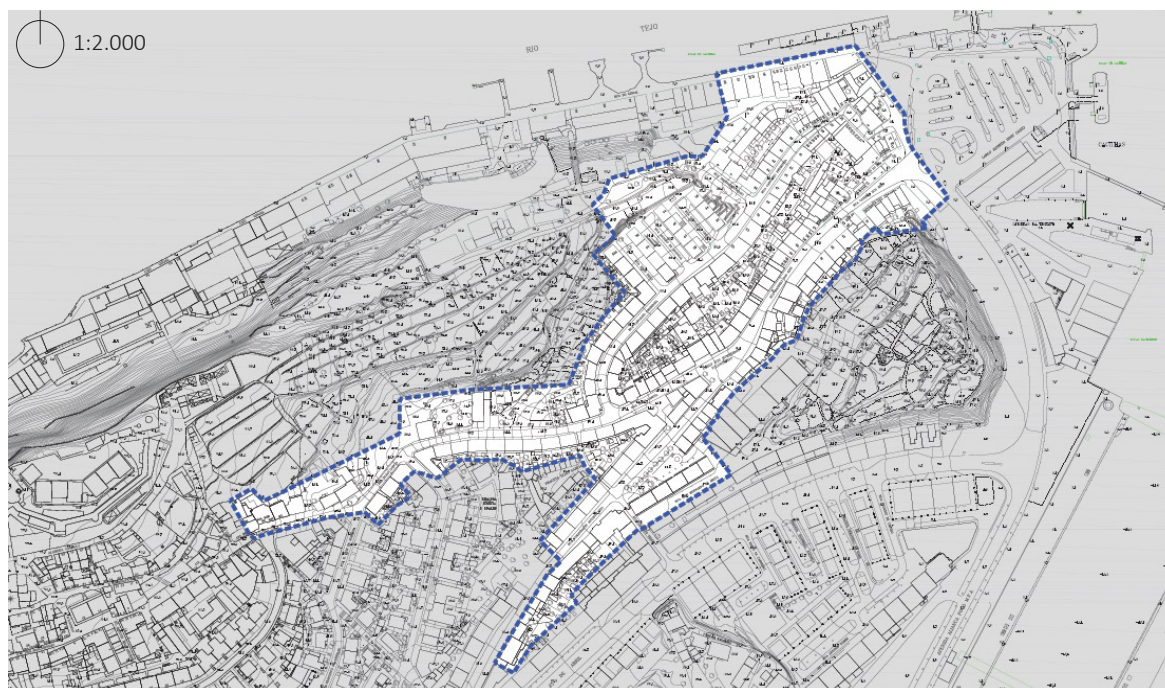
A zona de Cacilhas sempre teve um papel fundamental no desenvolvimento económico no concelho de Almada, tendo surgido como porto natural que se foi materializando conforme as atividades que veio a receber, nomeadamente a pesca, transporte fluvial e indústria naval. Conjuntamente com a Vila de Almada, este foi também um centro fundamental durante todo o processo de assentamento do território.

No núcleo histórico de Cacilhas podemos encontrar dois edifícios de significado valor para a população, sendo a Igreja da Nossa Senhora do Bom Sucesso e o antigo quartel dos Bombeiros Voluntários de Cacilhas, tendo este sido recentemente reabilitado para receber o Centro Municipal de Turismo de Almada – obra esta enquadrada já nesta ARU. Outros elementos de maior valor cultural e patrimonial podem também ser encontrados- estando classificados como imóveis de interesse público- neste núcleo: a Fábrica Romana de Salga de Cacilhas no Largo Alfredo Dinis e a Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz.

Aqui esta operação enfoca-se com maior destaque na reabilitação do espaço público e na valorização das atividades económicas, de modo a assegurar a integração funcional, social e económica deste núcleo. Destacando-se aqui a Rua Cândido dos Reis, tendo sido enaltecidamente reabilitada, tanto do espaço público como de grande parte do edificado, revela-se assim num espaço de grande enfoque e atração económica do território.

Fig. 142. Planta da área de intervenção da ARU de Cacilhas

Fonte: Documento estratégico de Cacilhas (ARU de Cacilhas)



Núcleo Histórico da Cova da Piedade – Operação de Reabilitação Urbana da Cova da Piedade (2015)

A Cova da Piedade é um núcleo que, em parceria com a Vila de Almada e Cacilhas, sempre fez parte integrante dos espaços importantes ao desenvolvimento do território, enquadrando-se aqui num contexto de forte cariz industrial. Assim como outros espaços fabris deste território, a Cova da Piedade enquadra um forte património industrial, apresentando-se com enormes naves industriais abandonadas e alguns edifícios de grande significado e importância, muito devido à florescência industrial que esteve na sua origem. Entre estes elementos industriais podemos encontrar a Fábrica de Moagem do Caramujo – Imóvel de Interesse Público -, Nora de Ferro – Imóvel de Valor Concelhio- e o Palacete António José Gomes, Jardim e Cocheira – Imóvel em Vias de Classificação.

O núcleo histórico da Cova da Piedade integra-se no Plano de Urbanização de Almada Nascente – Cidade da Água, aprovado em 2009, incluindo-se assim numa intenção de integração deste espaço no restante tecido urbano. Onde a reabilitação e a valorização destes elementos, que fazem parte do património industrial da cidade, contribuem para a integração funcional e económica deste território.

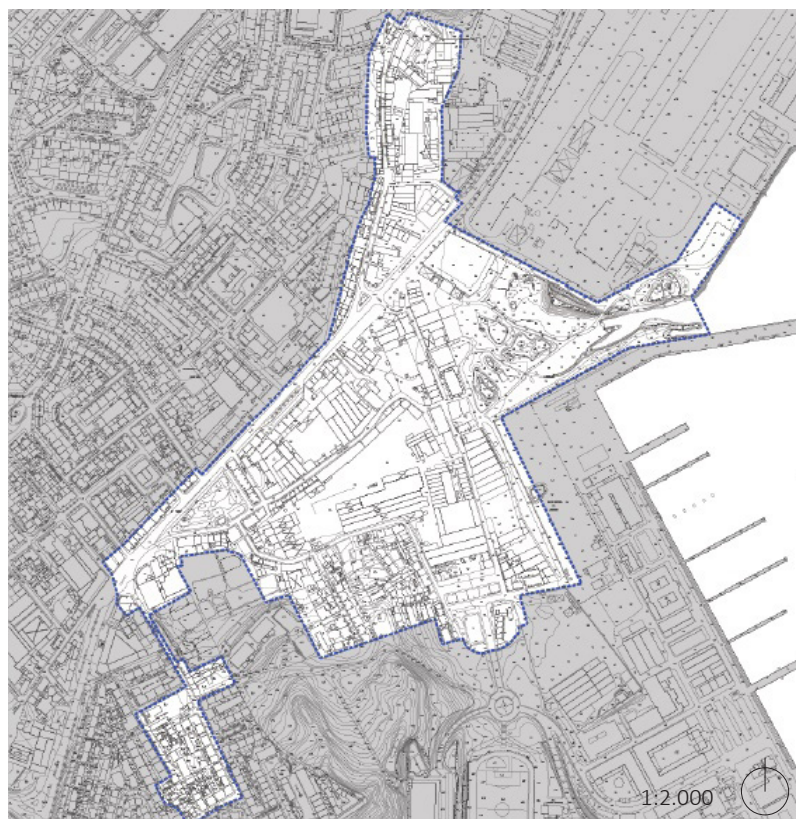


Fig. 143. Planta da área de intervenção da ARU da Cova da Piedade
Fonte: Documento estratégico Cova da Piedade (ARU da Cova da Piedade)

5.4.2 Plano de Pormenor do Cais Ginjal

O Plano de Pormenor (PP) do Cais do Ginjal é um plano que se encontra em deliberação desde 2 de Setembro de 2009, projetado pelo Atelier Samuel Torres de Carvalho e complementa o Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) do Almaraz/Ginjal. A 17 de Agosto de 2017 foi publicado em Diário da República (DR) o edital da Câmara Municipal de Almada (CMA) que procede à abertura do período de discussão pública da proposta do PP do Cais do Ginjal.

Este plano define como principais objetivos a preservação e reabilitação do património industrial e a regeneração do corredor ribeirinho que faz parte desta frente ribeirinha.

A linha de intervenção deste PP foca-se na reabilitação da primeira linha de edifícios, no aumento de espaço público e ampliação do cais. Assim como na criação de um corredor interior e na construção fortemente focada no edificado habitacional, onde se prevê a criação de mais de trezentos fogos. Este plano prevê também a construção de um silo automóvel onde atualmente se situa a Casa da Juventude, que será demolida nesta intervenção.

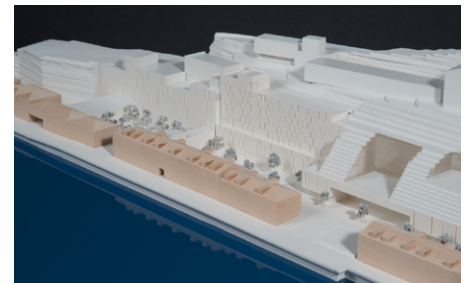


Fig. 144; 145 e 146. Maquetes da proposta de intervenção do Plano de Pormenor

Fonte: <http://ceregeiro.com/pt/text-2-11-94-92-ginjal>

Fig. 147. Planta de Implantação do Plano Pormenor do Ginjal

Fonte: <http://ceregeiro.com/pt/text-2-11-94-92-ginjal>



5.4.3 Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz - Ginjal

O Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) Almaraz/Ginjal encontra-se em vigor, tendo sido aprovado a 19 de Março de 2008, enquadrando as áreas da Quinta do Almaraz, Cais do Ginjal e Castelo de Almada, contando com a parceria entre o Atelier Samuel Torres de Carvalho e a Câmara Municipal de Almada.

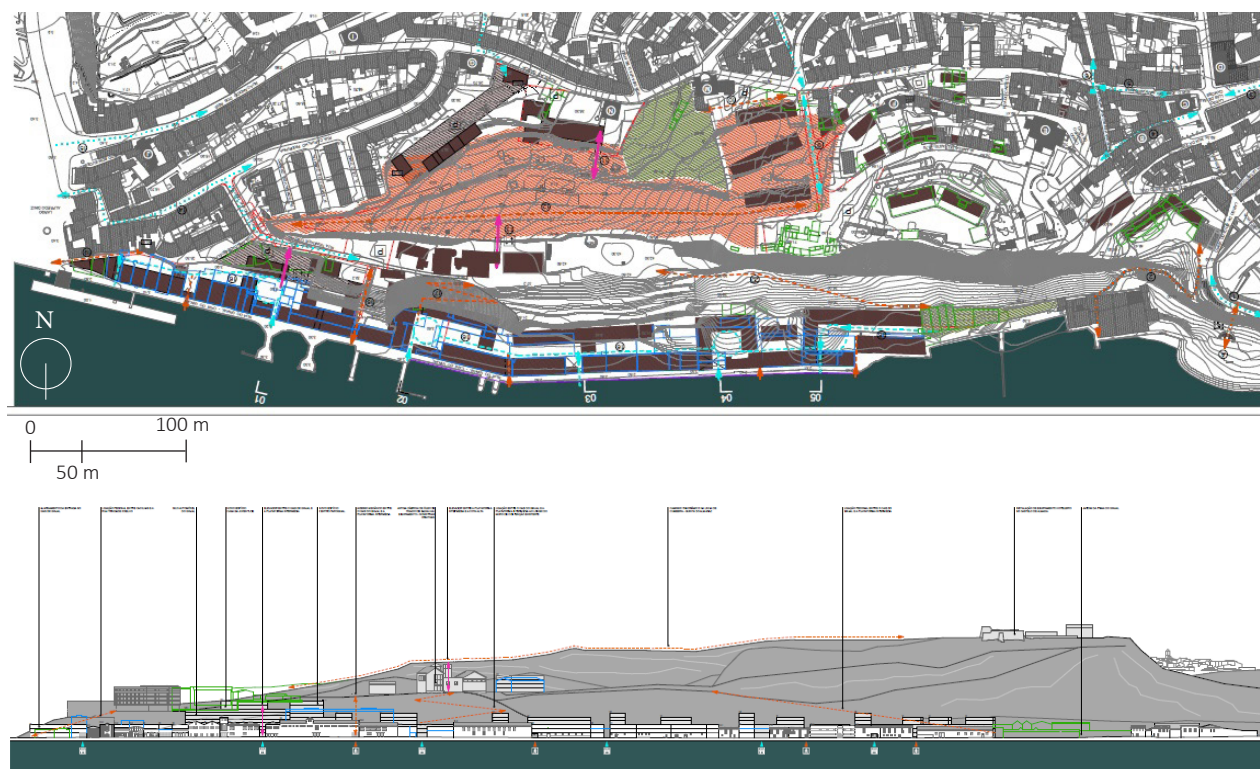
Este EEE tem como objetivo a ligação destes espaços da cidade de modo a promover uma consolidação entre estas áreas descaracterizadas e a cidade consolidada. Aproveitando as potencialidades que cada lugar traduz tornando-os em espaços canalizadores de atividades e funções que não se encontrem presentes no restante território. Promove-se assim um uso “motor” em cada uma destas zonas catalisando a identidade forte que apresentam: a Quinta do Almaraz com os espaços Arqueológicos, representando assim um enorme valor cultural a ser explorado; o Castelo com a localização superior e centralidade neste promontório, permitindo uma vista periférica para todo o território estuarino, e o Cais do Ginjal com um elevado número de edificado e património industrial que se pode adaptar a qualquer atividade, promovendo uma grande atração económica e turística para o sítio.

Fig. 148. Planta de Implantação do EEE de Almaraz - Ginjal

Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz-Ginjal, CMA

Fig. 149. Perfil da proposta do EEE de Almaraz-Ginjal

Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz-Ginjal, CMA



5.4.4 Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana e Funcional de Cacilhas

Este plano, da autoria de Massapina Arquitetos Associados, tendo sido aprovado a 7 de outubro de 2009 enquadra o núcleo histórico de Cacilhas – em desenvolvimento específico da ARU de Cacilhas; o Largo Alfredo Diniz, onde se encontra a interface multimodal, atividade terciária, um parque de estacionamento e as docas os antigos estaleiros de reparação naval Hugo Parry&Son, e o “morro” de Cacilhas, com as características de promontório onde atualmente se encontra um parque de estacionamento.

O PP de Cacilhas tem como principal objetivo “atrair ao sítio o maior número possível de pessoas” (relatório PP Cacilhas, 2013), a partir de uma estratégia focada na construção de habitação, no comércio local e nos elementos culturais que se encontram nesta região. A intervenção enfoca-se mais no Morro de Cacilhas, onde o promontório passa a ser composto por uma praça central definida por duas bandas de edifícios, de uso misto, e de uma torre de habitação. Estas bandas de edifícios asseguram a configuração e traçado urbano existente na rua Cândido dos Reis, assim como a praça apresenta um valor simbólico de abertura ao rio Tejo.

Na zona dos antigos estaleiros da Perry&Son e nas docas onde se encontram atualmente a Fragata D. Fernando II e Glória e o submarino Barracuda, o plano prevê a construção de equipamentos turísticos relacionados com os elementos museológicos de marinha.

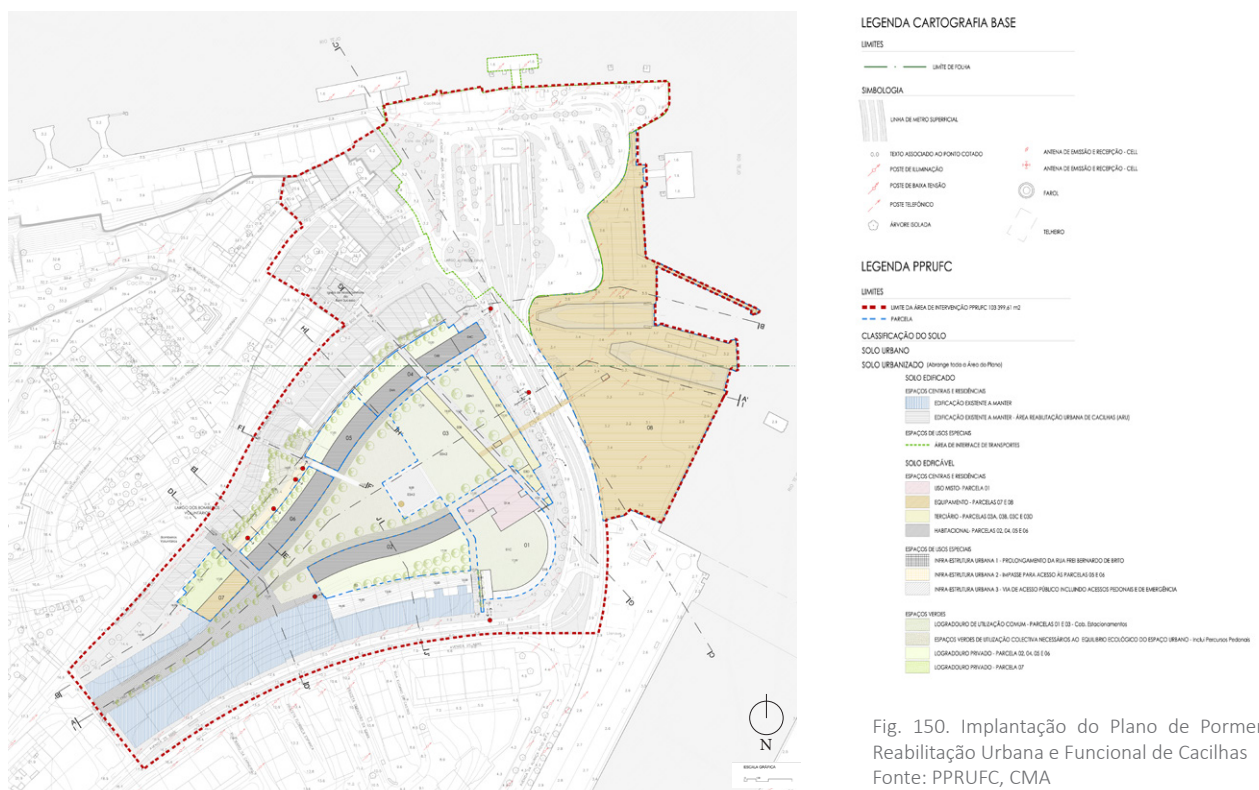


Fig. 150. Implantação do Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana e Funcional de Cacilhas
Fonte: PPRUFC, CMA

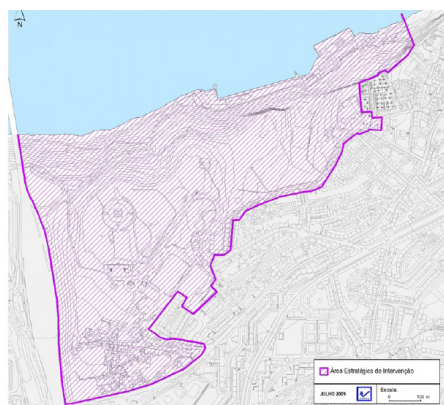
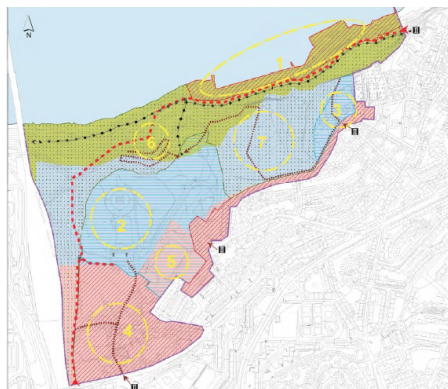


Fig. 151. Planta de delimitação da área de intervenção

Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo Rei

Fig. 152. Planta de estratégias de intervenção

Fonte: Estudo de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo Rei

5.4.5 Estudo Enquadramento Estratégico do Santuário Nacional do Cristo Rei

Estando em vigor desde 20 de julho de 2011, o EEE do Santuário Nacional do Cristo Rei absorve toda a área pertencente ao Santuário, a antiga vila do Pragal e o corredor Ribeirinho entre a Quinta do Arealva e Olho de Boi. Neste plano podemos encontrar elementos arquitetónicos de valor patrimonial Municipal como: o Cristo Rei, as instalações vinícolas da Quinta do Arealva e da ex-Companhia Portuguesa de Pescas, assim como a Ermida de Nsa. Sr^a Mãe de Deus e dos Homens.

Este estudo tem como principal objetivo garantir uma melhor articulação entre a zona do santuário e a restante cidade. Tendo por base a valorização dos elementos religiosos aqui presentes, assentando-se assim numa estratégia de intervenções urbanas em contextos paisagísticos. Entre estas operações destacam-se a qualificação do sítio do Cristo-Rei e do espaço público envolvente, de forma a valorizar os elementos religiosos aqui presentes. Valorização da ligação entre o santuário e o corredor ribeirinho, a partir da sua articulação e do tratamento da arribas. E melhoramento dos acessos deste lugar à cidade de Almada, de forma a criar uma articulação entre o território consolidado e esta parte da cidade.

5.4.6 Programa 2020

No plano Almada 2020, Projetos para o Futuro; existe um programa enfocado na intervenção cultural na zona ribeirinha de Cacilhas, fundamentalmente em volta das docas dos antigos estaleiros da Perry&Son e das Cetárias da Fábrica Romana de Transformação e Conserva de peixe de Cacilhas.

Este projeto tem por objetivo valorizar esta zona histórica de Almada, através de um programa reabilitação dos elementos culturais aqui existentes e da integração destes espaços marginais num roteiro turístico-cultural. Relacionado com a ligação Cacilhas e Cais do Sodré, para quem venha de barco, este percurso prossegue por Almada-Velha, até ao Cristo-Rei. Valoriza-se assim estes novos elementos culturais através da intervenção do espaço público na sua envolvente, tornando-se em espaços de interesse, que se enquadram no percurso cultural que vai seguindo pelos vários núcleos históricos de Almada.

5.4.7 Plano de Urbanização de Almada Nascente

Da pareceria entre Richard Rogers com a WS Atkins e o atelier Santa Rita, surge o Plano de Urbanização de Almada Nascente (PUAN), também referido como a cidade da água, encontrando-se em vigor desde 10 de novembro de 2009, inclui a área referente aos antigos estaleiros da Lisnave, o núcleo histórico da Cova da Piedade e os terrenos pertencentes às antigas instalações da Margueira e Mutela.

A 7 de setembro de 2017, foi aprovado pelo Conselho de Ministros, em Decreto-Lei (DL), a desafetação de domínio público e integra no domínio privado uma parcela que pertenceria aos terrenos da Margueira e duas parcelas da Plataforma da Lisnave, incluindo-se a Doca 13 e a marina de recreio.

Este plano centra-se na revitalização e regeneração de grande parte do património industrial restante nesta vertente da cidade de Almada, apoiando-se na ORU da Cova da Piedade para a reabilitação do núcleo histórico. Querendo fomentar uma nova centralidade no território da Área Metropolitana de Lisboa (AML), este projeto propõe um núcleo citadino de alta densidade, com diferentes modelos de vida urbana, onde o contato com água e atividades desta natureza reforçam a memória industrial do lugar, assim como uma forte aposta no uso terciário.

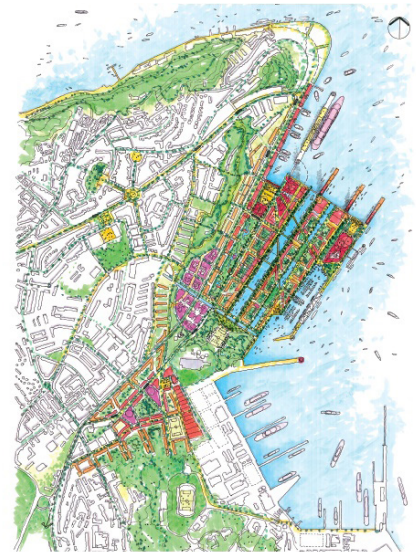
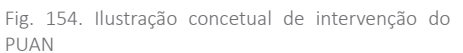


Fig. 153. Representação Concetual de intervenção do PUAN

Fonte: Atkins



Fonte: Atkins

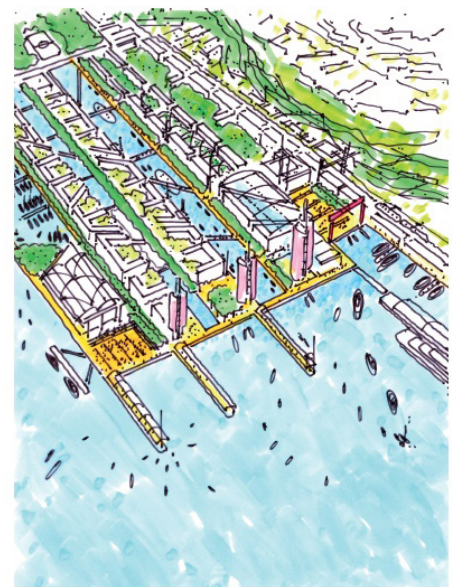
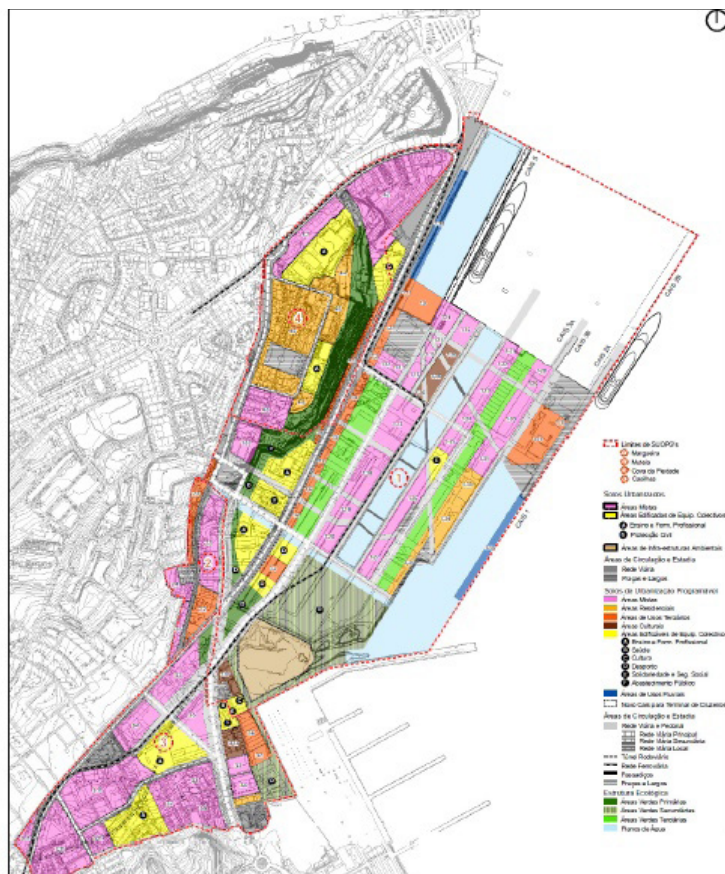


Fig. 155. Planta de Implantação do PUAN

Fonte: Atkins

PARTE III

Projeto:
Regenerar a Articulação Cidade-Rio

Aqui existiu vida. Nela prevaleceu o sofrimento e predominou a injustiça. Mas também conhecemos o amor e ate fomos capazes de imaginar a felicidade.

Garcia Marquez in Campos Baeza, 2013, p.43



Fig. 156. Perspetiva do Antigo Grémio
Fonte: Do Autor

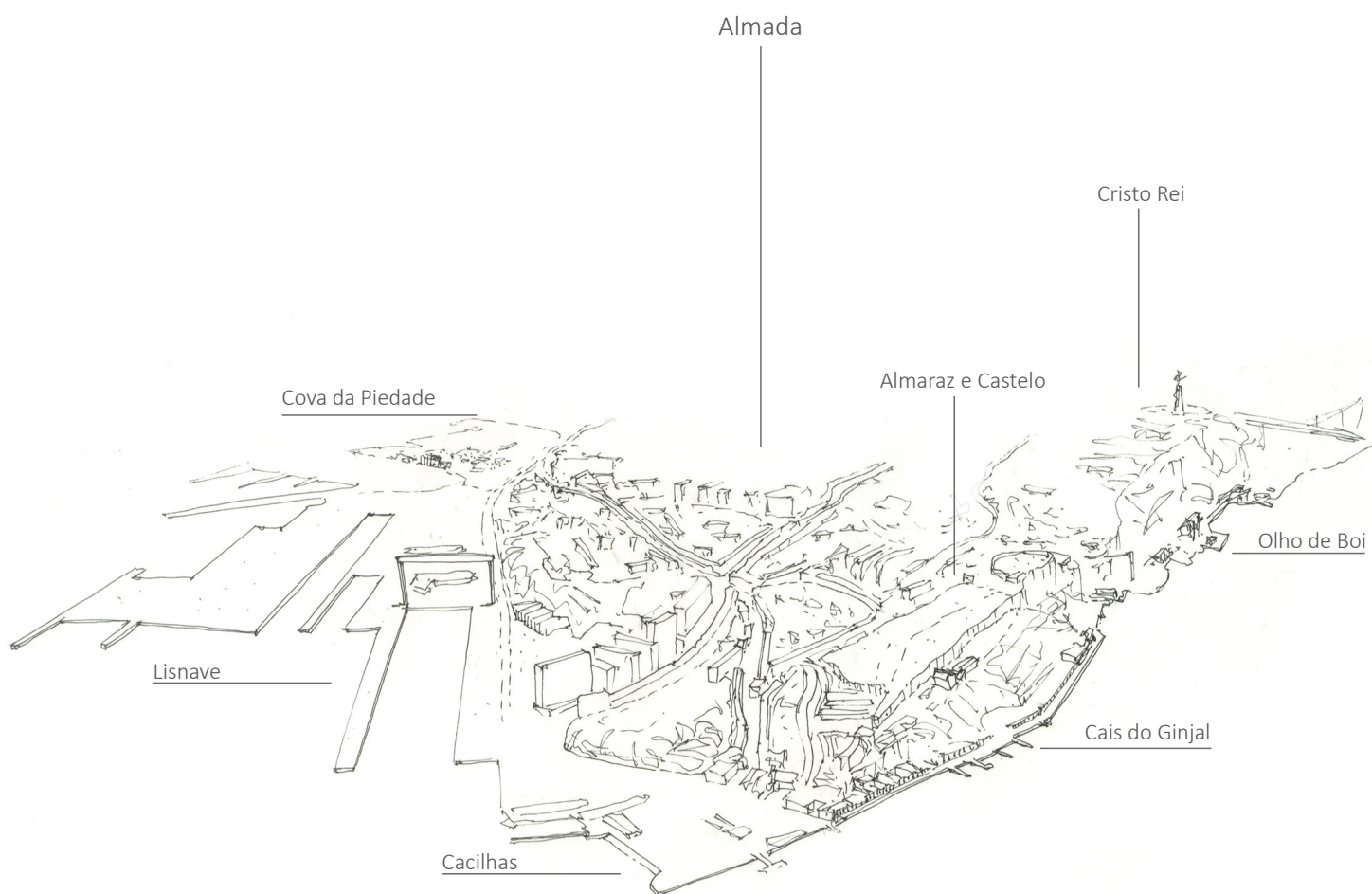


Fig. 157. Principais Espaços de Intervenção da Estratégia
Fonte: Do Autor

6. Plano de Estratégia Territorial e Urbana:

Almada e o Cais do Ginjal

Linhas Estratégicas

Este capítulo visa enquadrar conceptualmente uma estratégia de operações urbanas que solucionem os problemas encontrados no sítio. Contextualizando as temáticas de Frentes Ribeirinhas, na relação de cidade-rio, e do Património Industrial, na constante da transformação da paisagem ribeirinha da cidade. Deparamo-nos num território de frente ribeirinha da cidade de Almada no contexto pós-industrial, com áreas obsoletas e complexos industriais devolutos para os quais é necessário encontrar um conjunto de intervenções que enquadrem esta área com o restante contexto urbano.

Numa primeira abordagem de preocupação com o enquadramento destas frentes no tecido da restante cidade, deparamo-nos com uma parte desta bastante marcada pela industrialização, que após um período de abandono acabou por se tornar num espaço obsoleto da cidade. Estas operações visam aproveitar estes enormes complexos e de grande valor patrimonial para a cidade, de forma a criar uma nova centralidade urbana, explorando o valor simbólico dos conjuntos edificados que desta realidade faziam parte e da capacidade que as infraestruturas ainda presentes têm para receber novas funções. Surge nestes espaços uma oportunidade de regenerar e preservar uma entidade que representa uma época, que, no entanto, vai criar uma nova identidade, originando uma simbiose entre o valor patrimonial destas indústrias e uma nova função para a cidade.

A intenção de reutilizar o existente surge como forma de qualificar e reabilitar este espaço Pós-Industrial, e da protagonização de um conjunto de Percursos que conectem e transformem os antigos e novos espaços na paisagem ribeirinha, adquirindo assim uma melhor ligação entre a Cidade-Rio.



6.1 Elementos Estratégicos

Numa componente geral, esta estratégia visa a **Regeneração Urbana** de **núcleos históricos**, na sua maioria ligados à prática industrial, apoiando-se numa inclusão de percursos onde se pretende reestabelecer a relação de **Cidade-Rio**. Nestas operações é pretendida a integração dos **espaços públicos** e **elementos singulares**, existentes no território, na sua estratégia, assim como os **planos existentes**, de forma a complementar uma **estrutura** consolidada entre estas operações e o território existente, assim como a transformação da **Imagem e Paisagem Industrial** que temos deste território.

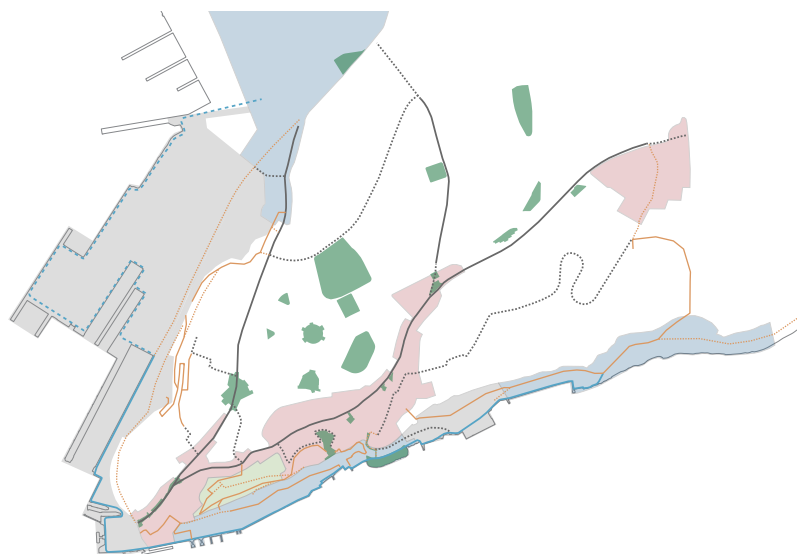


Fig. 158. Elementos base de estratégia urbana
Fonte: Do Autor



Fig. 159. Estratégia integrada do Tecido Urbano de Almada
Fonte: Do Autor

6.1.1 Regeneração de Núcleos e Espaços Industriais

Como estrutura base, Regeneração Urbana surge como principal estratégia de intervenção no território. Onde antigos núcleos industriais²¹ e históricos²² compõem os elementos de suporte a esta intervenção.

A importância destes espaços define-se pelo peso que representam para o tecido urbano da cidade e na sua relação com o rio. Tendo-se aqui desenvolvido, durante um longo período, as principais atividades ribeirinhas de sustento à cidade.

Com o consecutivo abandono e desafetação destas superfícies, perde-se do tecido da cidade importantes elementos articuladores das malhas, que se apresentam como espaços obsoletos e vazios urbanos, levando, assim, à consecutiva desarticulação entre a cidade e o rio.

Aqui regeneração surge como forma de recuperar estes espaços urbanos para a cidade, onde o seu valor patrimonial assim como as infraestruturas que os compõe podem ser reenquadrados num panorama funcional do território. Contribuindo para uma estruturação económica e social, estes núcleos carecem de posicionamento estratégico no território, enquadrando-se entre o rio e a cidade, podendo, assim, usufruir de uma centralidade de novas funções e usos para a cidade.

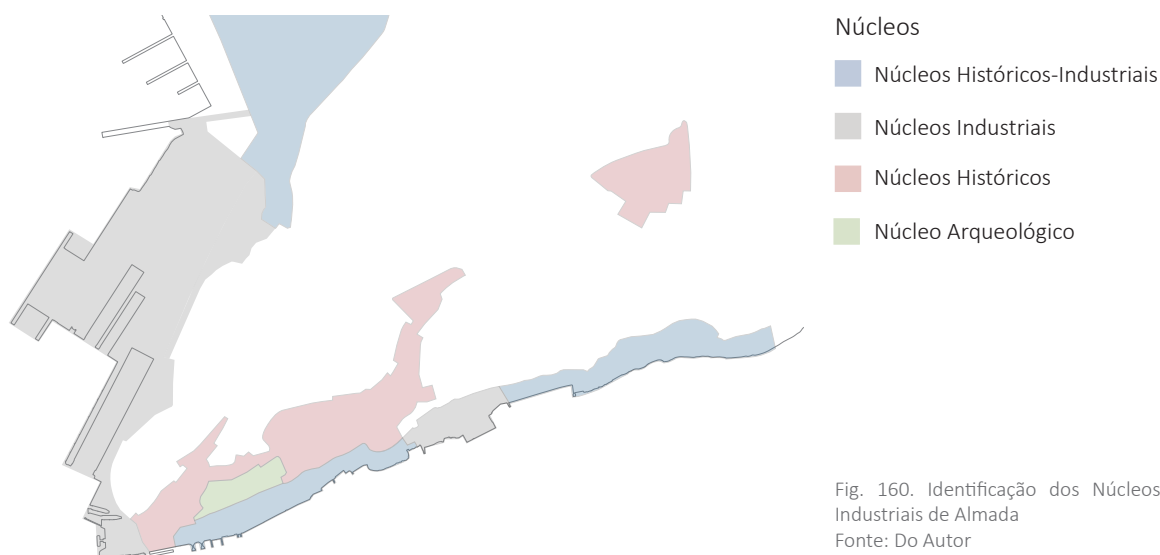


Fig. 160. Identificação dos Núcleos Históricos e Industriais de Almada
Fonte: Do Autor

²¹ – Como Núcleos Industriais enquadram-se as instalações da Lisnave e o Cais do Olho de Boi.

²² – Como Núcleos Históricos podemos encontrar da vertente Ribeirinha: o da Cova da Piedade; de Cacilhas; Do Cais do Ginjal e Quinta do Arealva. No contexto mais interior à cidade, podemos encontrar o de Almada e o do Pragal.

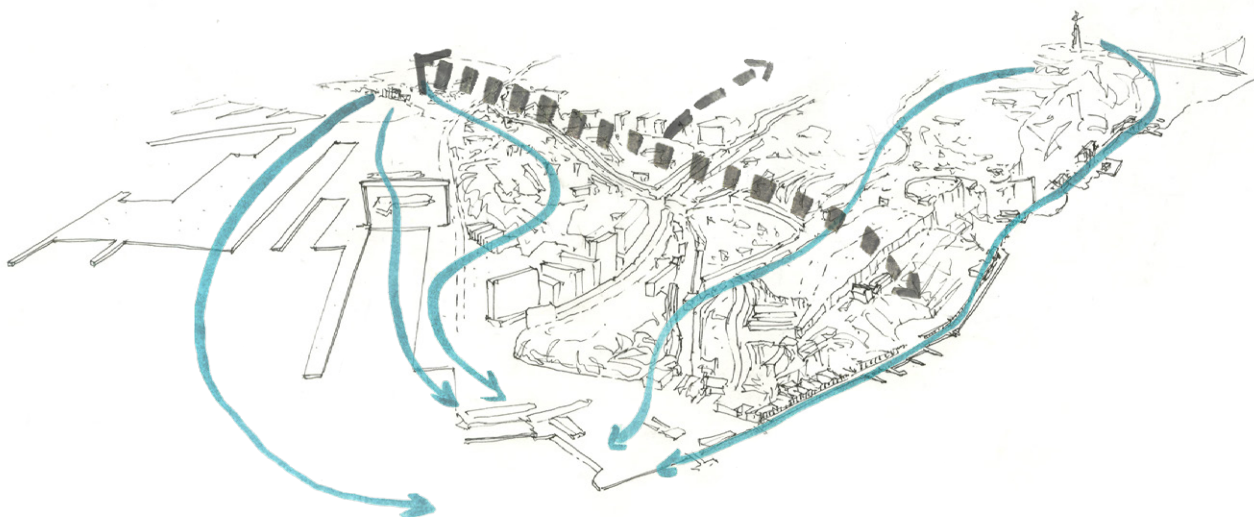
6.1.2 Percursos

Numa estratégia de intervenção no território, o percurso pode ser usado como forma de reestruturar o espaço existente com novos lugares, valorizando a identidade principal que marca o sítio. Considerando o presente projeto, podemos entender os seguintes «caminhos» como uma primeira abordagem de premissas interventivas de projeto:

1- No contexto urbano, pretende-se preservar os elementos base que dão forma ao espaço, onde o mais pequeno pormenor representativo da cultura ou da história do lugar podem ser usados como elementos de passagem e de desvio propositado do trajeto principal. O próprio percurso pode ser usado como forma de transformar o espaço, tornar vazios em lugares, transformar estruturas obsoletas em sítios vividos e converter espaços abandonados em espaços habitados. Pretende-se que o percurso seja o elemento conetor, estabilizador e gerador, dos novos espaços com os existentes, onde se valoriza a identidade presente e incluem-se novos lugares. Com o percurso, pretende-se criar um conjunto de caminhos que evidenciem os elementos e formas que dão valor e identidade ao espaço.

2- Numa tendência paisagista, o emprego do percurso passa pela articulação de espaços que não se integram morfologicamente na cidade, mas que detêm certas qualidades intrínsecas que podem ser valorizadas pela criação de um caminho e pela presença humana no seu espaço. A própria criação e articulação do percurso na paisagem pode ser um modelo articulador da própria cidade. Assim como o percurso pode servir como forma de se estar na paisagem, onde de vê e se é visto. Estando na paisagem podemos apreciar os elementos externos a esta, tal como no contexto contrário, a transformação da paisagem impõe-se como algo a ser visto.

Fig. 161. Fluxos de Ligação Entre Almada e a sua Frente Ribeirinha
Fonte: Do Autor



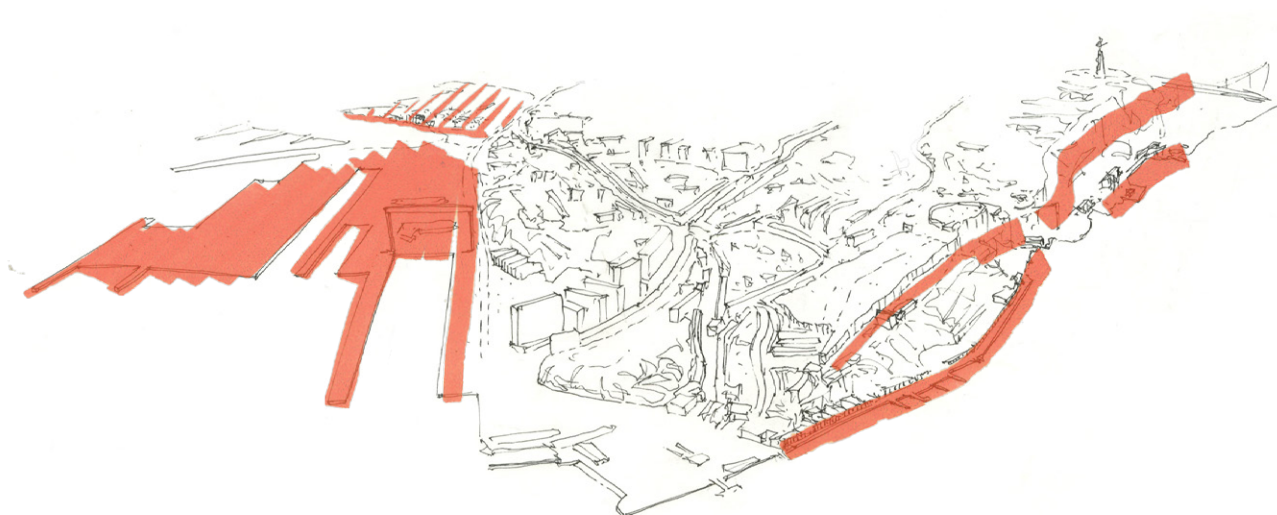
6.2 Objetivos – Recuperar o Tecido Urbano na Relação Cidade-Rio

Como principal objetivo de projeto pretende-se recuperar a relação Cidade-Rio, para tal é necessário enquadrar as soluções estratégicas de intervenção anteriormente referidas. Este processo compõe-se pela Regeneração Urbana, onde a atribuição de Percursos e de premissas que visam reutilizar e recuperar estes elementos urbanos industriais, resolvam o seu reenquadramento no tecido urbano.

Numa primeira instância, esta proposta visa dinamizar uma parte abandonada, descaracterizada e envelhecida do território, partindo maioritariamente da reabilitação e reuso destes pólos industriais. Intenta-se assim a implementação de estratégias de usos ligados às economias locais, ao contexto de inserção social e à dinamização de componentes culturais de atração local. Pretende-se dinamizar o interesse público destes espaços, atraindo uma população mais jovem e estimulante, impulsionando o investimento e fixação nestes espaços.

Compreendem-se as atividades marítimo-fluviais como componentes dinamizadoras principais à relação destes lugares com o rio, fundamentalmente nas antigas zonas de porto, como a Lisnave e o corredor ribeirinho que passa pela extensão de Cacilhas, Cais do Ginjal e cais do Olho de Boi. Devido às barreiras impostas a estes lugares em relação à cidade, fundamentalmente impostas pela arribas fósil e relações extremas de cotas, a atribuição de uma correspondência imediata com o rio passa pela premissa base de promoção destes sítios, não somente de atividades fluviais, mas na forma como estes espaços e as novas funções podem coexistir no território com o plano de água.

Fig. 162. Espaços Industriais Descaracterizados do Tecido Urbano de Almada
Fonte: Do Autor





Percursos

- Estruturantes
- - - Estruturantes Secundários
- Terrestres
- - - Terrestres Secundários
- Marginal
- - - Marginal Secundário



Fig. 163. Conjunto de Percursos propostos para a estratégia urbana
Fonte: Do Autor

Fig. 164. Relação dos percursos propostos com a topografia que compõem o território
Fonte: Do Autor

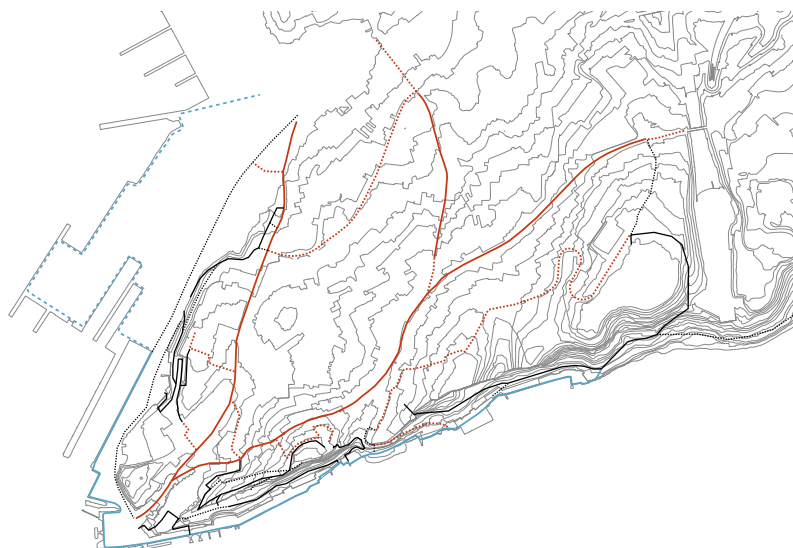


Fig. 165. Relação dos percursos propostos com a topografia que compõem o território
Fonte: Do Autor

Praças e espaços Singulares



Como forma de estruturar a ligação entre estes elementos urbanos, levando assim à pretendida relação da cidade e do rio, planifica-se ainda uma teia de percursos que visam empregar uma melhor relação entre estes espaços. Estes percursos dividem-se em três categorias: percurso marginais (1); percursos terrestres (2) e percursos estruturantes (3).

Os percursos marginais e terrestres fazem parte dos elementos propostos como forma de articulação entre os espaços ribeirinhos, os núcleos e a cidade. Onde o percurso ribeirinho integra-se na forma como as operações de regeneração intervêm nestes espaços e nas soluções obtidas na relação obtida entre estes núcleos e o plano de água. Este percurso permite assim dinamizar estes espaços, onde se valoriza a sua relação direta com o rio e se empregam novas formas de percorrer o território. No consenso dos percursos terrestres, o principal objetivo passa pela ligação e integração destes espaços obsoletos com o restante tecido urbano da cidade. Esta ligação passa pela intervenção e emprego de percursos em espaços da cidade que funcionem como barreiras entre os espaços, fundamentalmente as grandes diferenças de cotas provocadas pela arribas fósil e espaços vazios que se apresentam no território, fruto da descaracterizada ocupação do solo.

Os percursos estruturantes caracterizam-se por elementos existentes no território que funcionem como estruturas de ligação entre estes novos lugares e os presentes no existente tecido. Destacando-se assim, os eixos estruturantes primários do traçado de Almada, os quais durante todo o processo de assentamento do território fizeram a ligação entre os principais núcleos urbanos da cidade, caracterizando-se como principais objetos de intervenção desta estratégia. Surge assim um reenquadramento destas ligações no panorama base de estrutura territorial e da inclusão do tecido existente nesta intervenção. Pontuada pela integração direta com os novos percursos terrestres, marcando assim momentos de relação entre os novos e antigos caminhos estruturantes do território. Esta imposição do traçado existente com os novos elementos promove a relação de elementos urbanos, como espaços públicos e edifícios singulares de maior destaque, com os novos a surgir nesta intervenção.

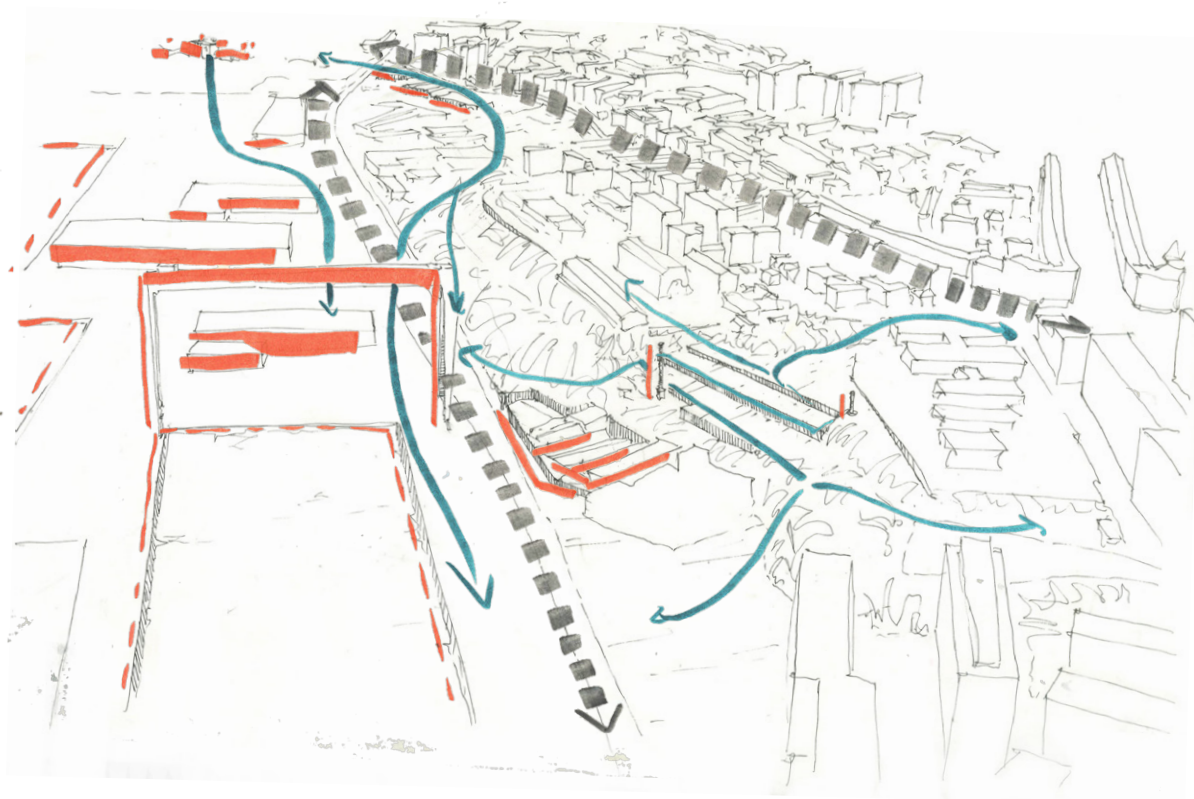
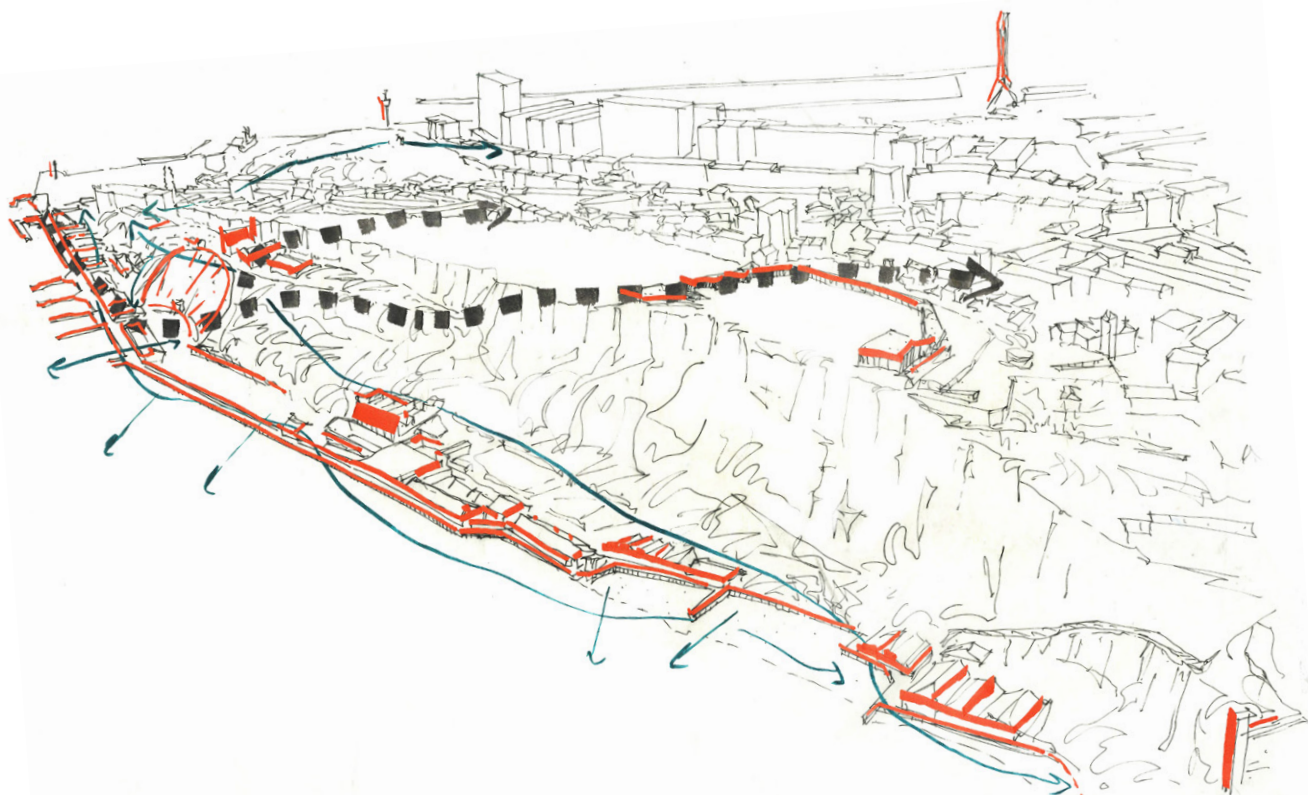


Fig. 166. Relação de percursos propostos entre a Lisnave e Almada
Fonte: Do Autor

Fig. 167. Relação de percursos entre o plano marginal e a Cidade
Fonte: Do Autor



Surge assim um reenquadramento destas ligações no panorama base de estrutura territorial e da inclusão do tecido existente nesta intervenção. Pontuada pela integração direta com os novos percursos terrestres, marcando assim momentos de relação entre os novos e antigos caminhos estruturantes do território. Esta imposição do traçado existente com os novos elementos promove a relação de elementos urbanos, como espaços públicos e edifícios singulares de maior destaque, com os novos a surgir nesta intervenção.

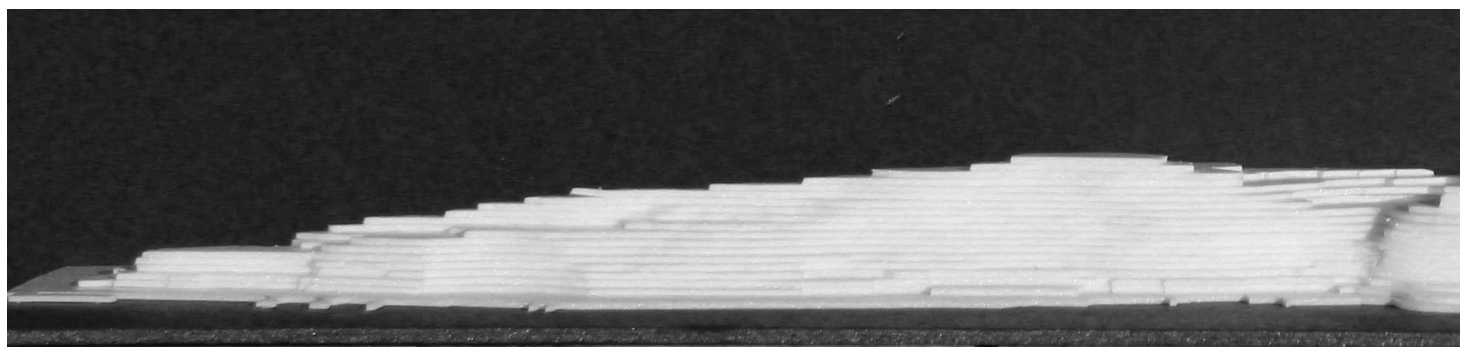
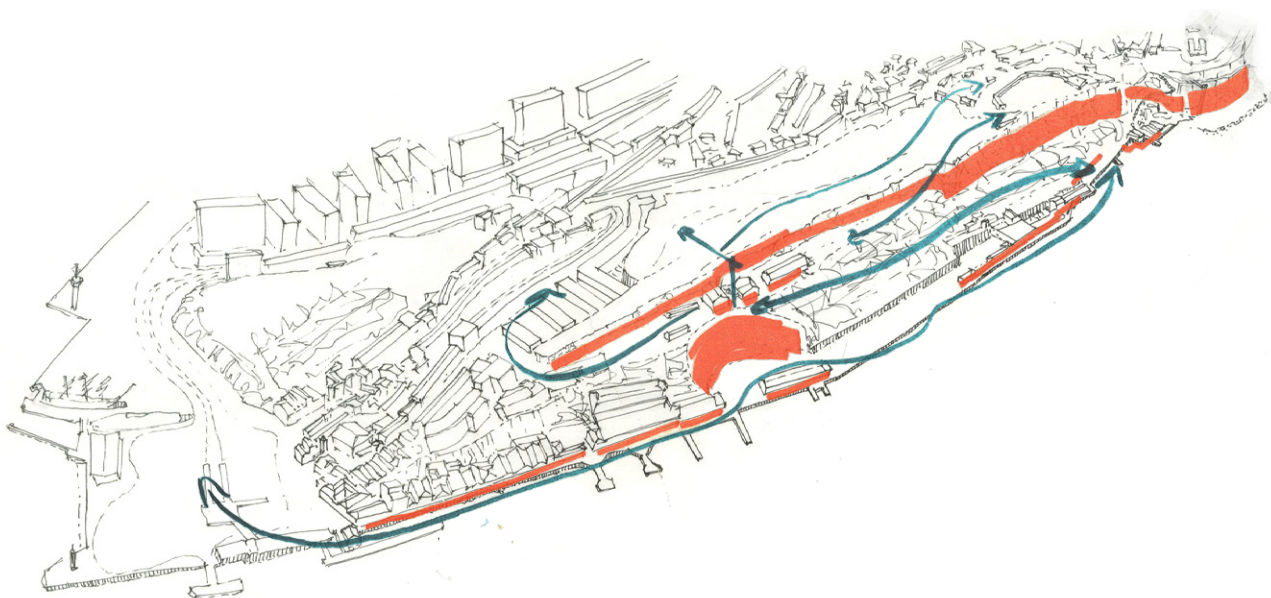
Esta estratégia permite a transformação da imagem e paisagem que temos deste território, passando por sítios da cidade que se apresentam como espaços obsoletos, abandonados, vazios e até mesmo como barreiras físicas de grande impasse às ligações territoriais. Integra-se assim a intenção de transformar a imagem que estes espaços apresentam, fundamentalmente por estes se apresentarem como o elemento de chegada por quem utiliza o rio como meio de deslocação entre margens e de surgirem no território como imagem de fachada da cidade de Almada.

Ao regenerar estes lugares estamos a recuperar grandes espaços industriais e a contextualiza-los na paisagem urbana, onde a sua imagem é adaptada e integrada no cenário urbano. Evidenciam-se, assim, as grandes estruturas que podemos encontrar nas antigas instalações da Lisnave, que num contexto de reutilização destas naves e enormes gruas, podemos enquadrar no território uma paisagem onde se valoriza o património e identidade que caracterizam este lugar. Assim como no cais do Ginjal, podemos encontrar uma paisagem muito marcada por um corredor ribeirinho preenchido por uma fachada de armazéns, onde a preservação desta imagem valoriza o lugar e a paisagem empregue nesta frente.

O enquadramento de percursos nesta estratégia surge também como forma de transformação da paisagem. Dividida entre duas frentes, podemos caracterizar duas formas de intervenção transformação da paisagem a partir destes percursos.

Na frente virada a poente, podemos encontrar um vazio, paralelo às instalações da Lisnave e estendendo-se entre as antigas zonas industriais da Margueira e Mutela. Este Vazio, que se apresenta com uma variação de cotas elevadas e com alguns espaços marcados por antigas ocupações, permite uma intervenção no espaço caracterizado por uma extensão verde, como um parque urbano, onde se pode jogar com a forma de comunicação entre cotas, assim como o possível enquadramento dos vestígios, como chaminés e pequenos aterros, deixados no sítio pelas indústrias que aqui se encontravam.

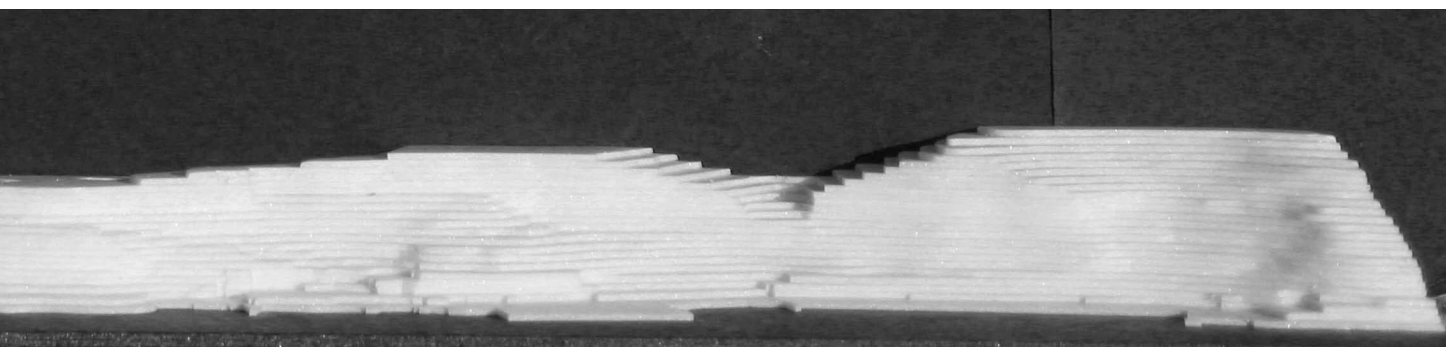
Fig. 168. Relação de estratégia com a Frente
Ribeirinha Norte
Fonte: Do Autor



Na frente virada a norte, onde podemos situar o promontório que se estende desde Cacilhas até ao Cristo Rei, temos um conjunto de elementos que se podem enquadrar num percurso cultural de recuperação de cotas. Com uma paisagem fortemente marcada pela arriba fóssil, onde a barreira entre a cidade e o rio é bastante acentuada, temos uma oportunidade de intervir nestes espaços de forma a criar conexões entre os espaços do território e novos lugares na cidade. Com um percurso que recorta as paredes da arriba e a vai moldando, podemos estabelecer caminhos que ligam a zona do Olho de Boi e Quinta do Arealva até ao Cristo Rei e Almada Velha, colmatando com o percurso cultural já existente pela CMA, que liga Cacilhas e o Cristo Rei pelo interior do território. Esta transformação à paisagem norte é evidenciada no Cais do Ginjal, conectando-se ao Castelo e Almada Velha através de um emaranhado de passadiços e percursos assistidos, que agarram a arriba e possibilitam o percorrer entre cotas mais facilitado. Estes percursos, para além de moldarem a paisagem que vemos da arriba, apoiam-se em estruturas e elementos existentes. Destacando-se aqui o Castelo de Almada e a Quinta do Almaraz, espaços com um enorme valor cultural e patrimonial para a cidade de Almada, que com o emprego de percursos nas suas estruturas, acabam por se enquadrar e ajudar a assentar o traçado nesta parte do território, assim como na atribuição de uma nova imagem à paisagem de Almada.

Conclusivamente, a estratégia apresentada procura responder e estabelecer soluções de intervenção numa parte do território bastante descaracterizada do tecido da cidade. Através de práticas de Regeneração Urbana e Percursos, obtemos uma coesão entre espaços do território e uma transformação da paisagem industrial que simbioticamente se enquadra na imagem da cidade.

Fig. 169. Maquete 1:2000 da Topografia da Arriba Fóssil
Fonte: Do Autor



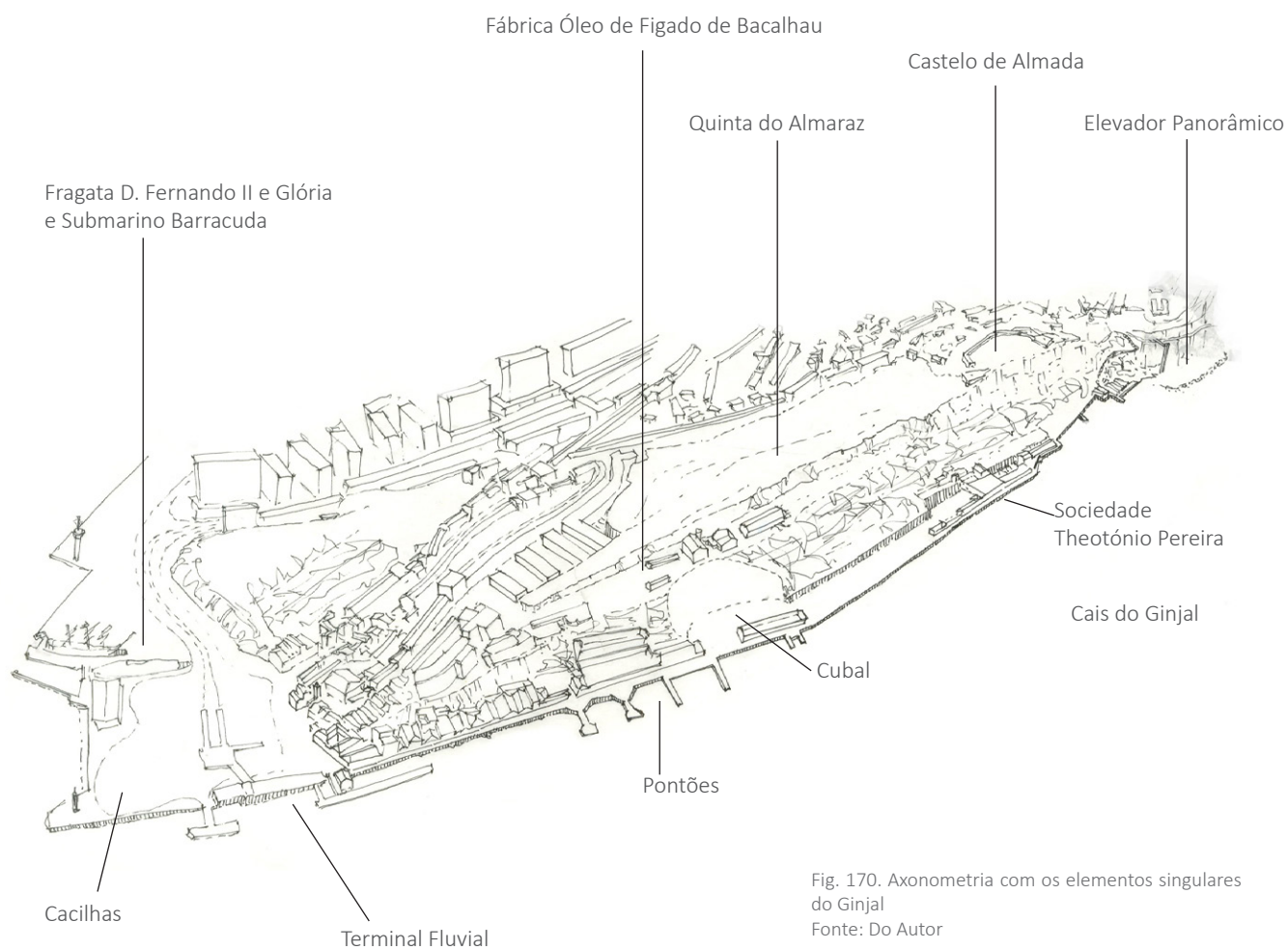


Fig. 171. Perfil de estudo da Arriba e dos conjuntos construídos
Fonte: Do Autor



7. Plano de Detalhe:

Regenerar o Percurso Marginal do Cais do Ginjal

O Habitar é o mais importante elo que liga uma população ao território.
Gonçalo Ribeiros Telles, 2017

No seguimento deste projeto e de forma a responder ao tema *A Cidade e o Rio: Regeneração Urbana de Almada e do Cais do Ginjal*, foi definida a frente ribeirinha onde se centra o Cais do Ginjal como foco às respostas e objetivos demarcados nesta proposta. A área total da intervenção urbana abrange o plano marginal que se inicia em Cacilhas, passando pelo Cais do Ginjal e a terminar na entrada do Jardim do Rio. Abarcando também a Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz e o Castelo de Almada no plano terrestre desta intervenção.

7.1 Linhas Estratégicas de Intervenção no Espaço Urbano

De modo a colmatar as linhas estratégicas estabelecidas no Plano de Estrutura e contextualizando as problemáticas que se tentam resolver com este PFM, temos uma área marcada por espaços industriais abandonados e uma arribas fóssil que fomenta a desarticulação de uma parte do território e na ligação que poderia existir entre a cidade e o rio. Assim, as principais premissas de intervenção nesta parte do território passam pelo Cais do Ginjal como foco central da intervenção, com os diferentes espaços que o contornam como rótulas articuladoras entre este espaço, caraterizador da frente ribeirinha, e a cidade. Obtendo-se assim uma centralidade rodeada por espaços foco que caraterizam e transformam o território, permitindo assim uma estratégia de articulação e assentamento entre os tecidos.

Deste modo, podemos enquadrar as seguintes premissas como soluções estratégicas no território:

Numa estratégia de intervenção nas estruturas industriais, como armazéns e fábricas, presentes nesta frente, pretende-se aplicar um conjunto de operações de reabilitação e reuso destes espaços. De forma a preservar a imagem do património industrial aqui presente, comprometendo assim uma adaptação destes espaços a um vasto leque de novas funções. A natureza destas intervenções pretende trazer para esta parte do território funções e usos não característicos da restante cidade, de forma a dinamizar e promover a vivência numa parte da cidade readaptada a novas formas de utilização e do proveito que se pode ter da relação com o rio.

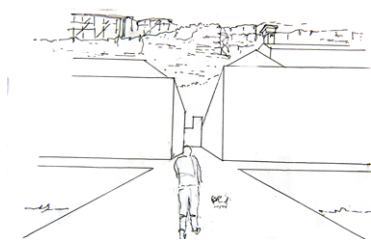
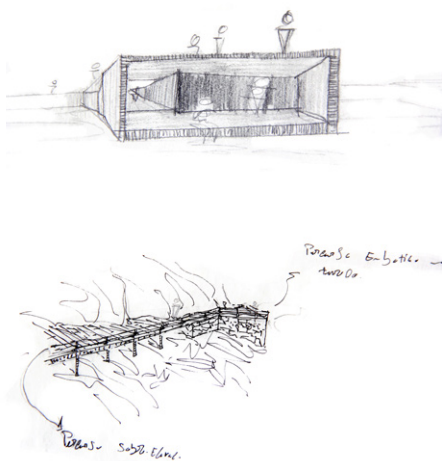


Fig. 172. Novas formas de utilização dos espaços interiores
Fonte: Do Autor

O resultado destas operações visa criar pequenos núcleos ao longo do percurso ribeirinho, contextualizados maioritariamente nas vertentes culturais, turísticas e nos panoramas mais cívicos. Entre estes pretende-se destacar usos relacionados com o público alvo mais jovem e que procurem espaços alternativos ao início de uma prática profissional.

A componente base para a relação e articulação dos espaços que comprometem a intervenção desta parte do território é caracterizada a partir da atribuição de percursos que definam soluções de resposta aos problemas enfrentados nesta Frente Ribeirinha. A aplicação de percursos no território serve primariamente como elemento conetor entre espaços, servindo, no entanto, como agente transformador do espaço urbano, valorizando os sítios por onde passa e caracterizando novos lugares no território.

Fig. 173. Formas de tocar na água
Fonte: Do Autor

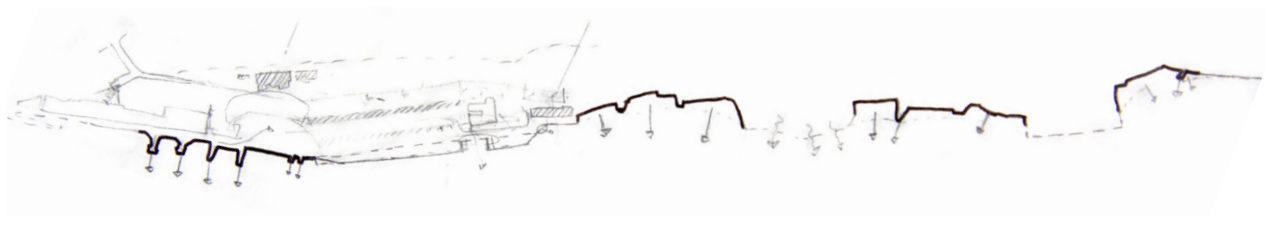


Os três tipos de percursos definidos (fluviais, marginais e terrestres) têm aplicações diferentes, feitas de maneira a que o território se articule entre si, resultando numa prática de soluções alcançadas a partir do método de caminhar no espaço. Aqui os percursos fluviais compõem-se pela deslocação feita no plano de água; assim como o percurso marginal se entrepõe entre este plano e o terrestre, compondo momentos de passagem entre a água e a matéria. O último, resulta da passagem do corredor ribeirinho para o interior, onde se obtêm formas de deslocação alternativas à deslocação no plano horizontal, aplicando-se elementos de superação de cotas, como passadiços e percursos assistidos.

Fig. 174. A formação de passadiços na Arriba
Fonte: Do Autor

No percurso que temos no corredor ribeirinho do Ginjal, podemos encontrar elementos como pontões e escadas de acesso à água, que servindo como extensões entre o paredão e o plano de água, permitem criar momentos de uso e contato com a água. De modo a reforçar estes elementos e o seu uso especial, foram criados em espaços excepcionais do percurso momentos de contato com o rio, momentos estes que devido à morfologia do espaço, como torções no percurso, marcam a presença de uma função especial. Colmatando assim a possibilidade de toque na água com utilizações excepcionais que surgem nestes espaços.

Fig. 175. Momentos de relação entre o percurso marginal e o rio
Fonte: Do Autor



Por fim, são propostos diferentes espaços singulares, agregadores dos vários elementos que compõem a área de intervenção. Sendo definidos por praças, largos, pátios, miradouros e plataformas, estes elementos surgem como forma de consolidação entre o tecido existente e a presente intervenção. Assim como ajudam a definir e fortificar espaços que careçam de uma identidade especial ou que esta não se encontre enquadrada devidamente no território.

7.2 A Cidade e o Rio, Proposta de Integração Urbana

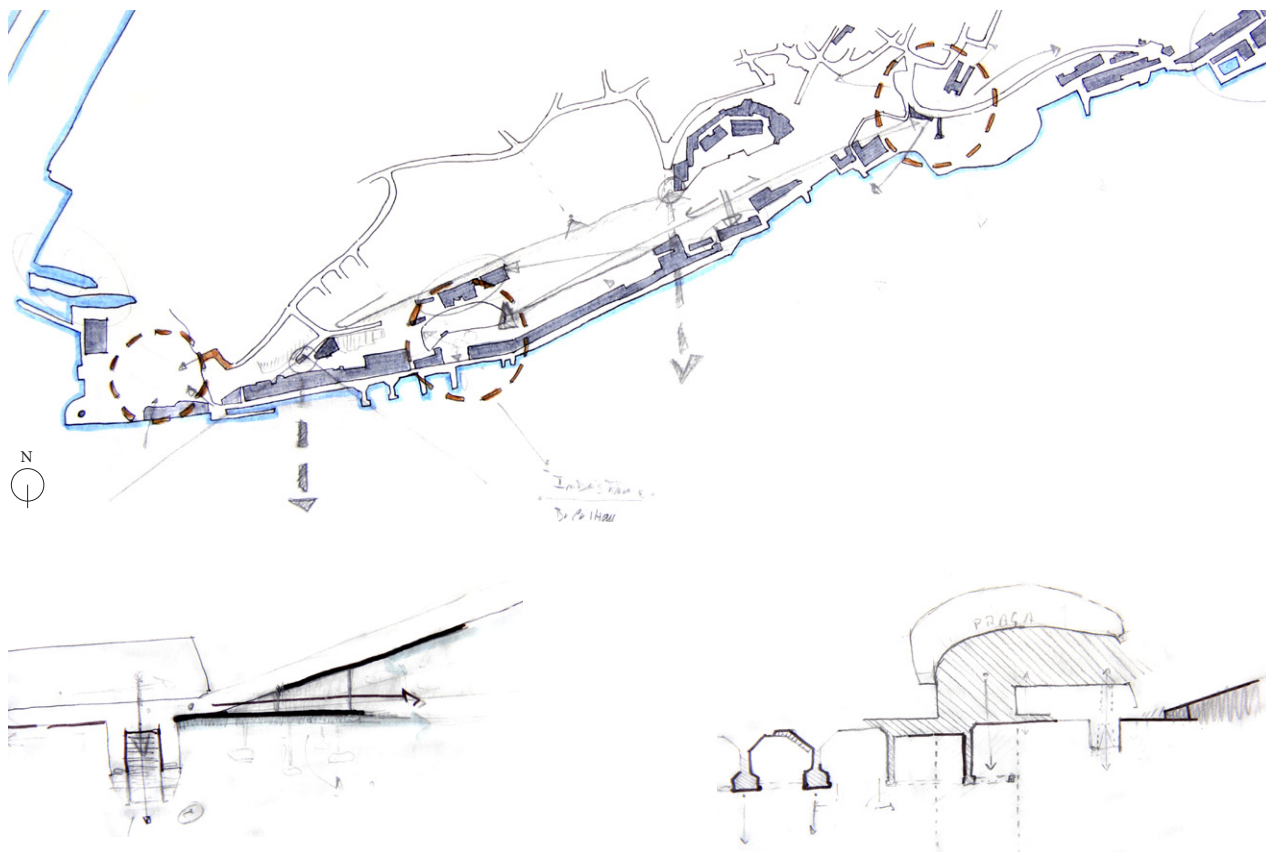
Dando seguimento à estrutura e linhas estratégicas adotadas para este território, compõem-se respostas de intervenção urbana que visam responder e construir métodos de resolução aos problemas enfrentados no território.

Pretendendo-se solucionar a desarticulação existente na relação Cidade-Rio e enquadrando as extensões que compreendem o percurso marginal de Cacilhas e Cais do Ginjal, assim como as cotas superiores da Quinta do Almaraz, desenvolveram-se três grandes momentos que cauterizam partes específicas deste território, gerando momentos articuladores entre si e o restante tecido urbano.

Fig. 176. Relações e formas que se podem adotar com a transformação do paredão
Fonte: Do Autor

Fig. 177. Ideia de como os espaços deste Cais se podem integrar com a envolvente
Fonte: Do Autor

Fig. 178. Estratégia de intervenção na Frente Ribeirinha do Ginjal
Fonte: Do Autor





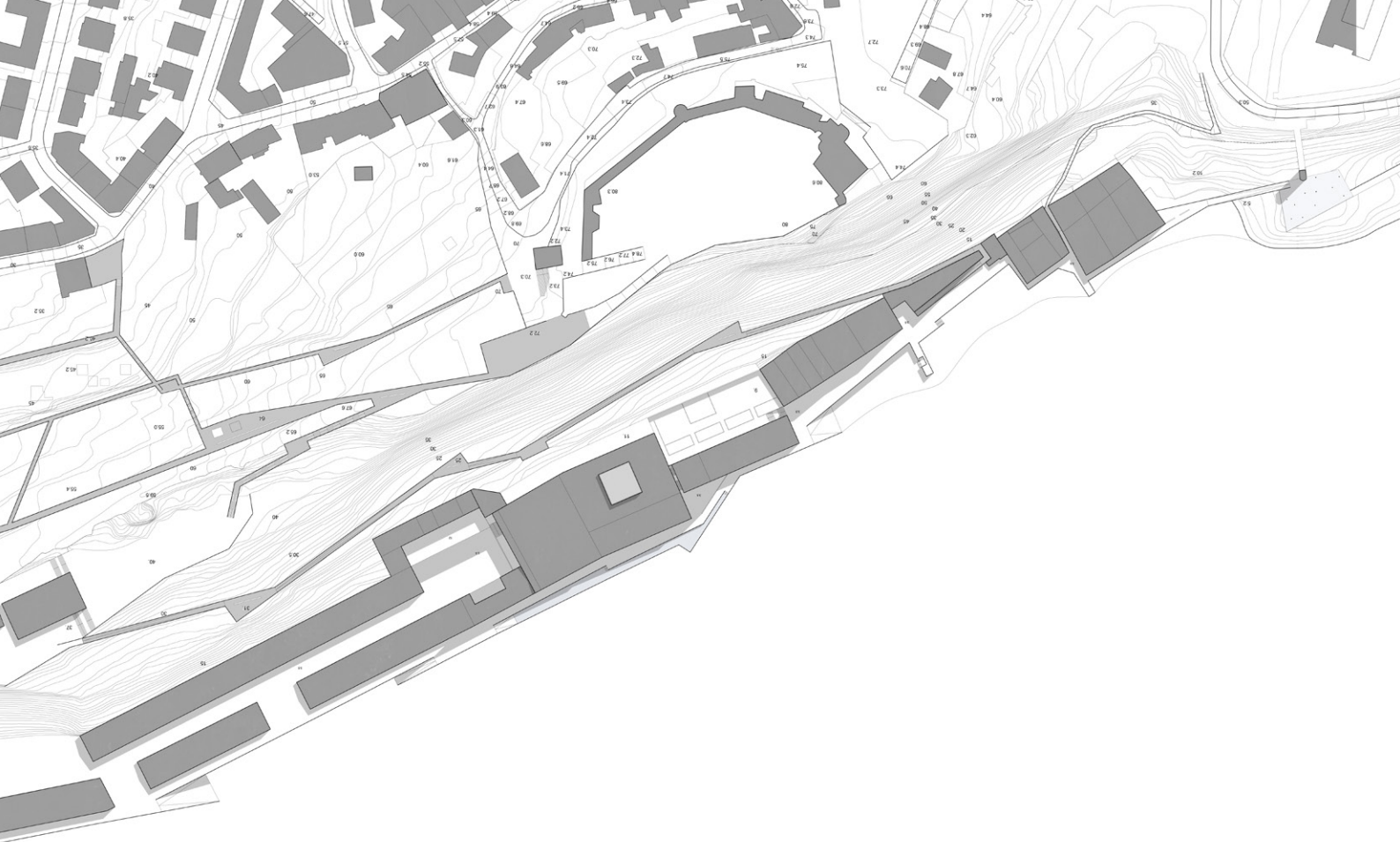


Fig. 179. Plano de Proposta Urbana
Fonte: Do Autor

0 10 20 50



7.2.1 Cacilhas – Praça Articuladora de Espaços / Espaço de Memória

Como primeiro momento de aproximação ao território surge a plataforma de Cacilhas. Situando-se numa localização estratégica entre a cidade de Almada, o estuário do Tejo e Lisboa, encontramos um espaço composto por uma interface multimodal de transportes coletivos e uma paisagem fortemente marcada pela densa presença de autocarros e automóveis indevidamente estacionados.

Tal como se veio a caraterizar ao longo deste processo, Cacilhas, sendo um dos espaços mais importantes da cidade de Almada durante todo o seu período de assentamento, sempre foi uma das portas de entrada deste território e palco à vida quotidiana, que aos poucos foi desaparecendo deste lugar. Esta intervenção visa estimar o valor simbólico e cultural deste lugar assim como o enquadrar numa centralidade estuarina. Surge, assim, um pólo em Cacilhas definido pela articulação entre espaços públicos e os elementos singulares aqui presentes.

Numa primeira instância, a libertação das grandes barreiras aqui existentes, como a excessiva presença rodoviária, o estacionamento aleatório no passeio por automóveis e acessos a plataformas fluviais, que deixaram de ser utilizadas, ajudaram a reestruturar uma enorme área da Frente Ribeirinha de Almada, assim como permitiu a valorização da herança portuária e industrial deste lugar. Estes elementos retirados desta frente, que descaracterizavam uma imagem entre a cidade e o rio, são salvaguardados pela compensação de estacionamento subterrâneo e de um novo terminal rodoviário na plataforma dos antigos estaleiros navais da Perry&Son.

Pretendendo-se integrar os elementos culturais deste lugar, libertou-se a área de estacionamento que rodeava as antigas docas da Hugo Perry&Son e onde se encontram estacionados a Fragata D. Fernando II e Glória e o Submarino Barracuda, para aqui se inserir uma pequena praça com espaços lúdicos e culturais de interpretação ao lugar e à atividade marítima destas embarcações. Introduz-se assim um volume de interpretação às embarcações, uma rampa de entrada no rio e uma praça com caminhos que rodeiam estas docas e enquadram o novo terminal rodoviário de Cacilhas.

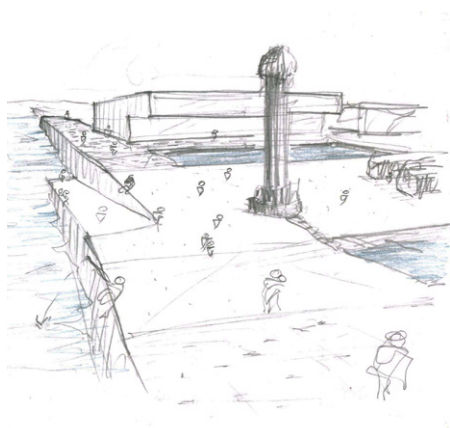


Fig. 180. Representação de ideias iniciais de abertura de Cacilhas ao Tejo
Fonte: Do Autor

Fig. 181. Simplificação entre os elementos que compõem a zona de Cacilhas e a proposta
Fonte: Do Autor

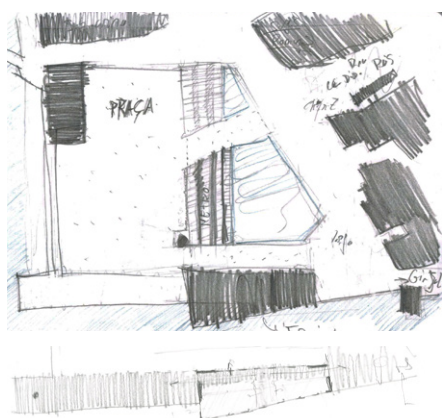
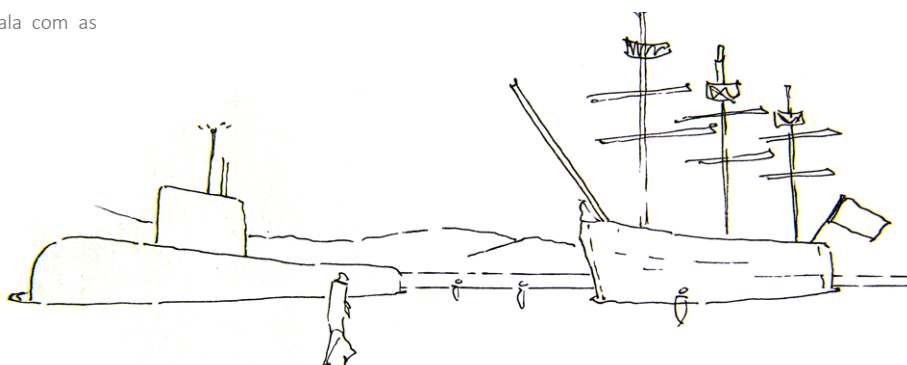


Fig. 182. Estudo de relações entre o percurso e os novos elementos projetados
Fonte: Do Autor

Fig. 183. Vista da praça que se intercala com as embarcações
Fonte: Do Autor



Como espaço central foi desenhada uma praça que agrega os vários elementos urbanos de Cacilhas. Este espaço compõe-se por uma plataforma central que integra elementos como o Clube Náutico de Almada, o terminal do metro de superfície e a nova estação Fluvial de Cacilhas. Aqui é proposta uma rampa que sobe em direção ao terminal do metro de modo a servir como espaço de apoio a bilheteira e serviços deste, e conjugando com a forma como esta plataforma se articula no espaço, ajuda a estruturar a forma como se usa este espaço.

A partir de um grande espelho de água simboliza-se a antiga linha de costa do porto de Cacilhas, que se conjugando com a linha do metro e o terminal fluvial recria-se dois largos. O primeiro situa-se ao fundo da rua Cândido dos Reis, onde esta se abre e são recuperadas as antigas Salgas Romanas, e estando devidamente protegidas são utilizadas como elementos visíveis e integrantes deste espaço público. O segundo largo integra-se em frente ao antigo Forte de Cacilhas, que juntamente com o terminal fluvial e o elemento de água, limita-se simbolicamente no espaço à área de uma pequena fortaleza que em tempos existiu neste forte.

A configuração como a atual linha de costa se torce e alinhando-se com a plataforma central, obtém-se uma forma para o novo Terminal de Barcos. Este alinhamento ajuda a desenhar uma passagem linear entre o Largo do Forte e o terminal, fortificando o desenho do pontão onde se localizará o Farol de Cacilhas.

Esta estratégia aplicada em Cacilhas passa pela abertura do espaço ao rio, proporcionando um momento central de ligação entre o espaço urbano e o plano de água. Um pouco à imagem como acontece no Praça do Comércio, onde a relação da cidade com o rio acontece num simbolismo mais humano, aqui aplica-se a ideia de devolver a relação de porto ribeirinho e voltar a tornar Cacilhas numa centralidade deste território.

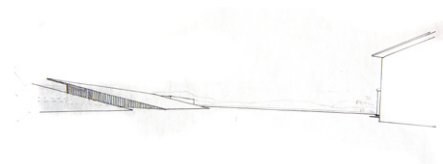


Fig. 184. Vista tomada do espaço central à praça
Fonte: Do Autor



Fig. 185. Estudos da antiga linha do porto de Cacilhas
Fonte: Do Autor

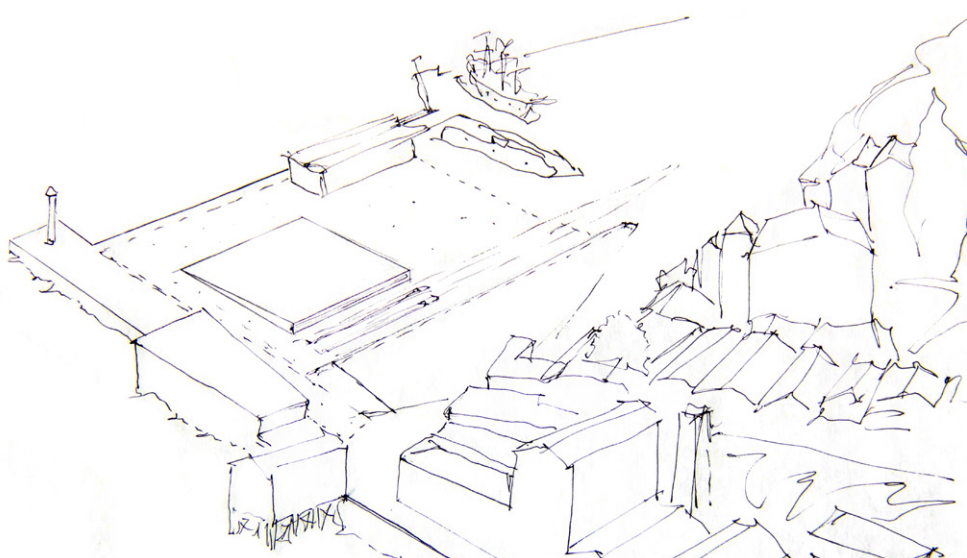


Fig. 186. Axonometria da intervenção final
Fonte: Do Autor

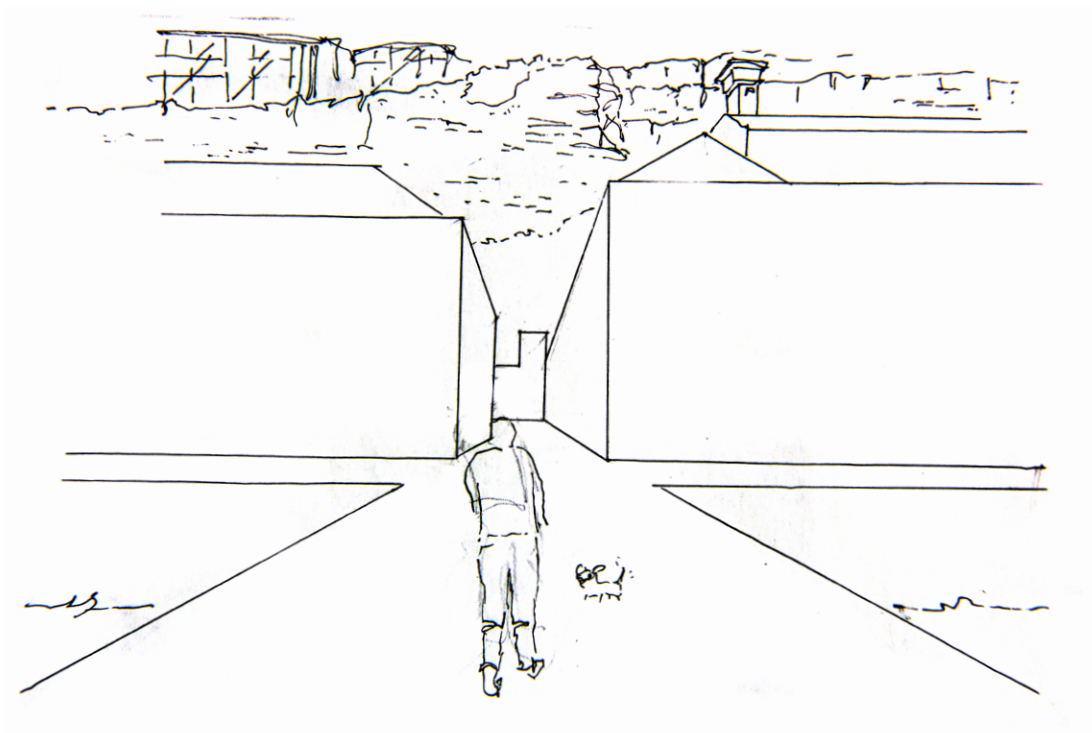
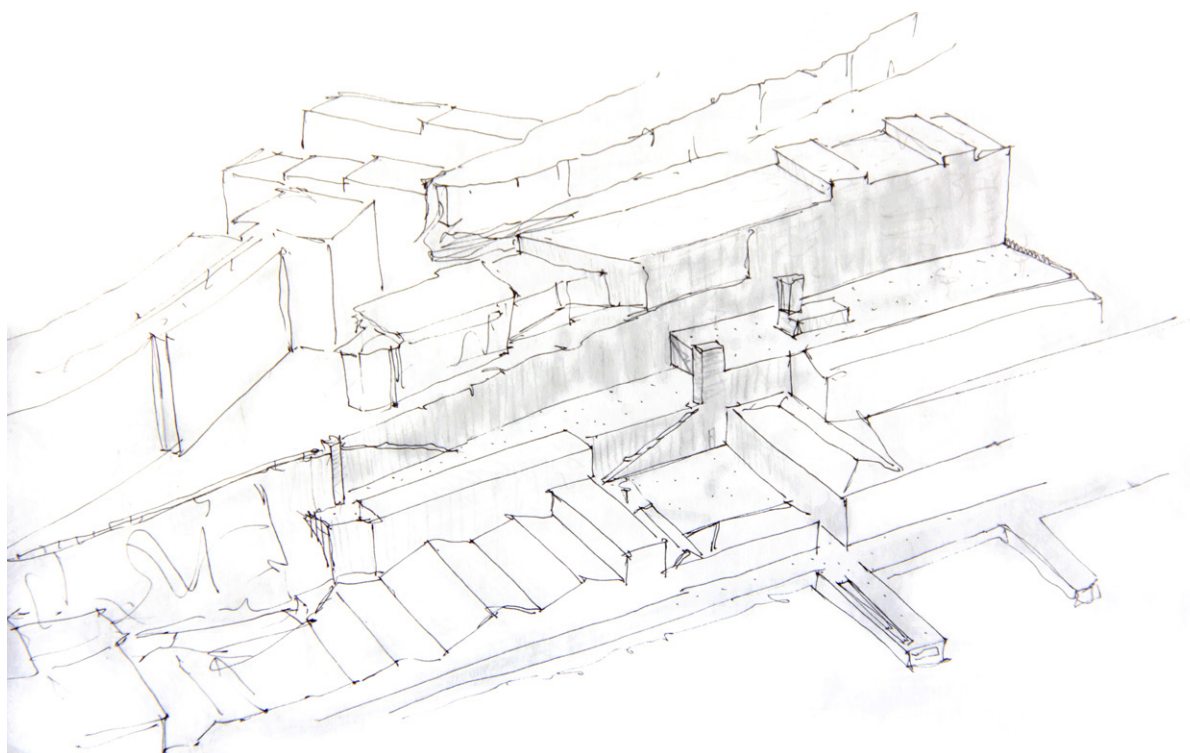


Fig. 187. Relação entre o pátio e o pontão
Fonte: Do Autor

Fig. 188. Axonometria da relação entre patamares
Fonte: Do Autor



7.2.2 Ginjal – (Re)habitar Um Novo Cais

Num segundo momento de aproximação ao território, temos o Cais do Ginjal como o núcleo da intervenção deste projeto urbano. Como já contextualizado, este espaço compreende uma extensão marginal desde o Forte de Cacilhas até ao Jardim do Rio, alcançando as cotas superiores da antiga Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau.

Confinando um dos mais importantes lugares de atividade industrial em Almada e pela forte presença que tem na paisagem do rio Tejo, temos um lugar de enorme potencial para o território. Esta intervenção visa reabilitar e reutilizar as várias estruturas aqui presentes assim como introduzir neste tecido novos elementos de estruturação urbana, de contato com o rio e de ligação à cidade.

Reestrutura-se, assim, no Ginjal um novo cais definido pela reinterpretação e reutilização destes espaços para uma nova pratica urbana desta frente ribeirinha de Almada.

Como ponto de partida, temos a primeira linha de armazéns que iniciam a extensão deste paredão. Este troço é definido por dez armazéns onde se intende recuperar a sua estrutura de forma a aqui se instalem novos usos relacionados com a ideia de novas oficinas; espaços co-working; startups e incubadoras de empresas. Este conjunto de armazéns adaptam estas funções de forma a criar um pequeno núcleo empreendedor neste cais. Ao longo destes armazéns encontramos um paredão com forma linear, ao qual se agrega, como reforço à ideia de reutilização e de usos temporários nos armazéns, uma plataforma flutuante sobre a água. Esta estrutura adapta uma ideia de arquitetura efémera, onde se podem compor espaços de apoio aos novos usos que os armazéns recebam, ou até mesmo como espaço temporário a ser usado em alturas de eventos culturais.

Seguidamente, encontramos um pequeno núcleo, que em tempos serviu de uso à Copenave, passando a albergar uma zona de pátio. Os armazéns que aqui se encontram recebem uma função de restauração, fundamentalmente o antigo refeitório da Copenave, servindo, assim, este pátio como núcleo de esplanadas interiores, em relação ao percurso ribeirinho. Neste pátio encontramos o primeiro momento de aplicação de percursos assistidos entre as cotas baixas do Ginjal e as superiores da cidade. Esta passagem é feita a partir de elevadores e de miradouros, servindo estes como plataformas de ligação entre acessos. O elevador existente no pátio dá ligação a uma plataforma, que chegando a outro elevador alcançamos um miradouro pertencente ao tecido existente. O mesmo elevador, permite alcançar uma segunda plataforma mais elevada, podendo assim aceder-se ao silo/estrutura automóvel proposto, no qual se entra nas cotas superiores.

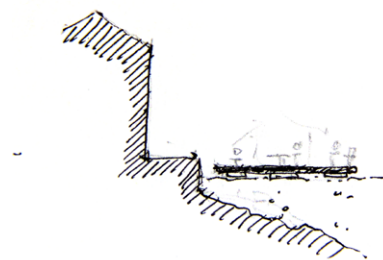


Fig. 189 e 190. Cortes de relação entre a plataforma e o conjunto construído

Fonte: Do Autor

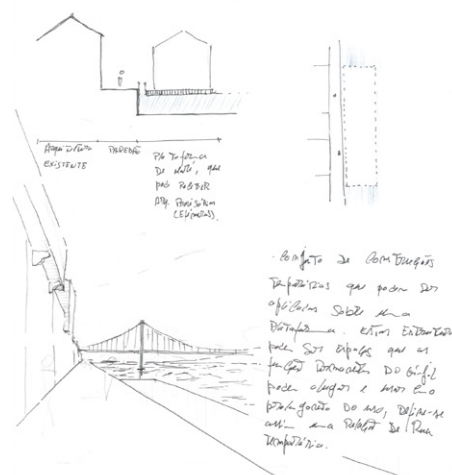


Fig. 191. Estudos da integração da plataforma no corredor marginal

Fonte: Do Autor

Fig. 192. Planta de integração entre a plataforma e os elementos que compõem este troço do corredor marginal

Fonte: Do Autor

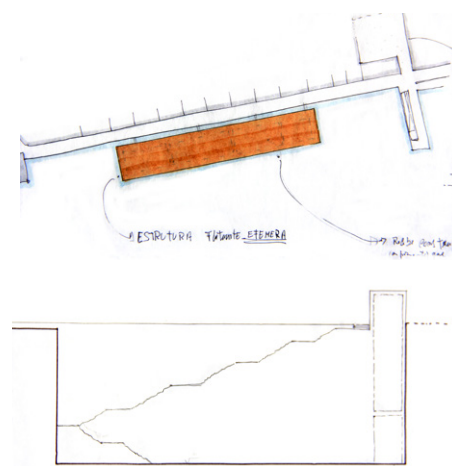


Fig. 193. Corte do pátio e representação dos acessos entre cotas

Fonte: Do Autor

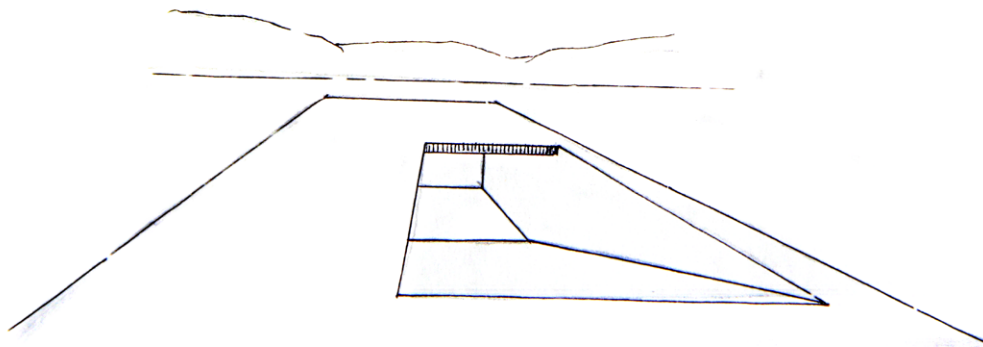


Fig. 194. Perspetiva do pontão em relação à água
Fonte: Do Autor

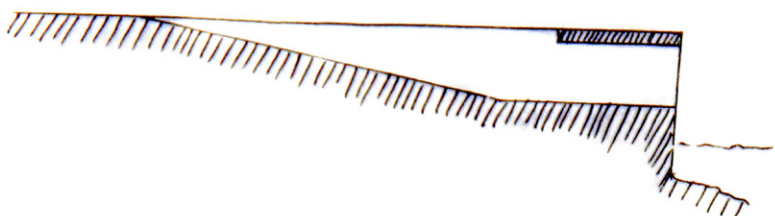
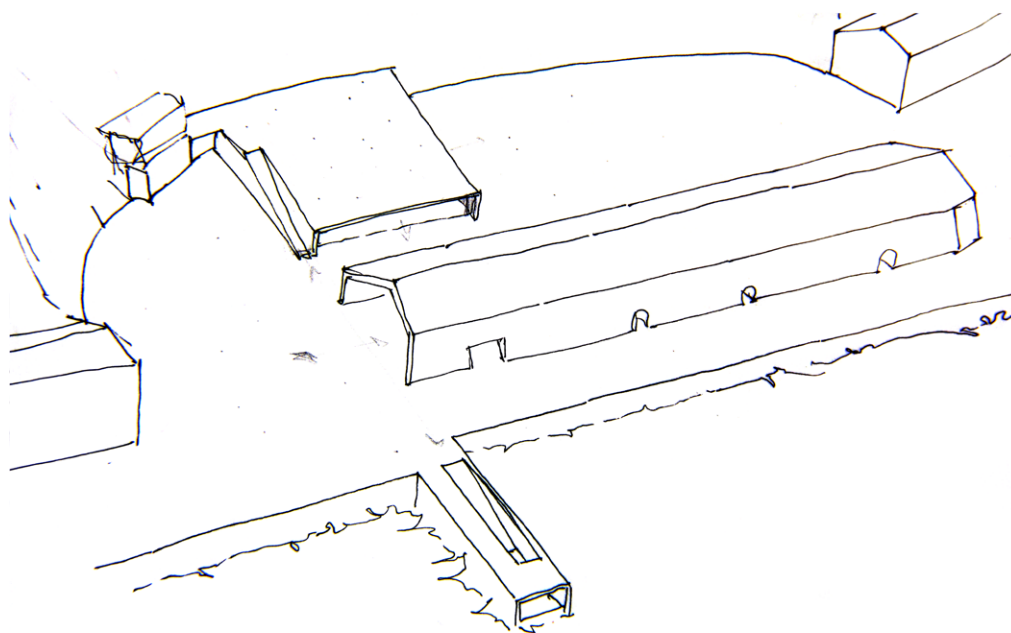


Fig. 195. Corte do pontão e da relação entre o plano terrestre e o plano de água
Fonte: Do Autor

Fig. 196. Axonometria de solução e relação entre acessos a patamares diferentes
Fonte: Do Autor



Diretamente relacionado com este pátio temos um conjunto de pontões, que funcionando como elementos de contato com o plano de água, servem paralelamente como elos de articulação entre os espaços deste percurso. Constituído por quatro pontões, este conjunto limita-se por dois volumes de maior dimensão, que pelo processo de desmaterialização da forma, compõem-se por duas rampas que descem em direção ao rio e criam um pequeno nicho de toque na água.

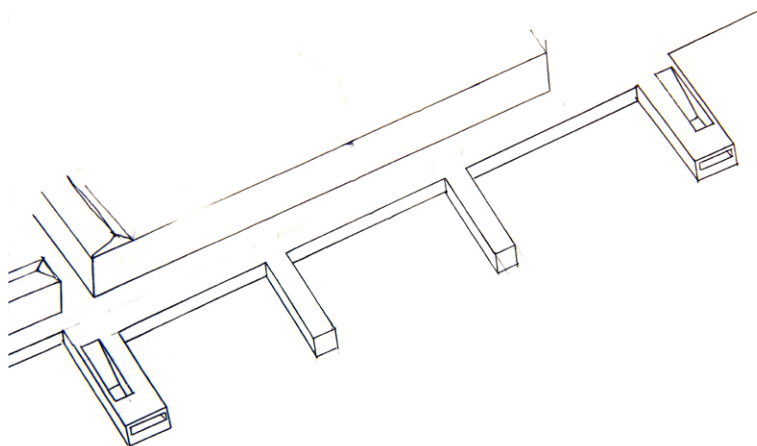


Fig. 197. Axonometria de solução dos pontões
Fonte: Do Autor

Linear a estes pontões encontramos os armazéns que fizeram parte da antiga Fábrica de Arcas Frigoríficas do Bacalhau, que se integravam nas embarcações da Faina Maior. Nestas estruturas surge a ideia de aqui instalar um Centro de Investigação Marinha, onde os pontões constituem um elemento pontual de ancoragem de embarcações de apoio a estas funções.

Como espaço central deste percurso marginal, podemos encontrar o Cubal que se define na sua base pelo antigo Grémio dos Armadores da Pesca de Bacalhau e no seu topo a Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau. Aqui pretende-se integrar as duas cotas num único núcleo cívico, relacionando-se funcional e territorialmente entre si.

Assim, temos uma praça em forma de concha onde o antigo armazém é transformado num espaço multiusos e ao qual se acrescenta um volume, completamente oco, de grande relação com o espaço exterior. Este volume ajuda a determinar o momento de entrada na praça, permitindo uma relação entre a rampa existente no pontão e a rampa da plataforma que se cria no interior desta concha. Esta plataforma surge com elemento gerador de espaços, proporcionando uma dinâmica de uso público, podendo albergar no seu interior um espaço de mercado que se abre para a praça, assim como permite aceder a um funicular interior, permitindo que faz a ligação às cotas superiores deste espaço.

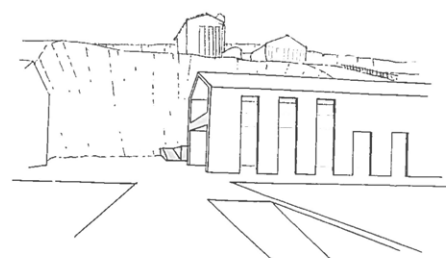


Fig. 198. Relação entre o espaço interior do Cubal e o percurso marginal
Fonte: Do Autor

Fig. 199. Vista da relação entre o antigo Grémio e o pontão
Fonte: Do Autor



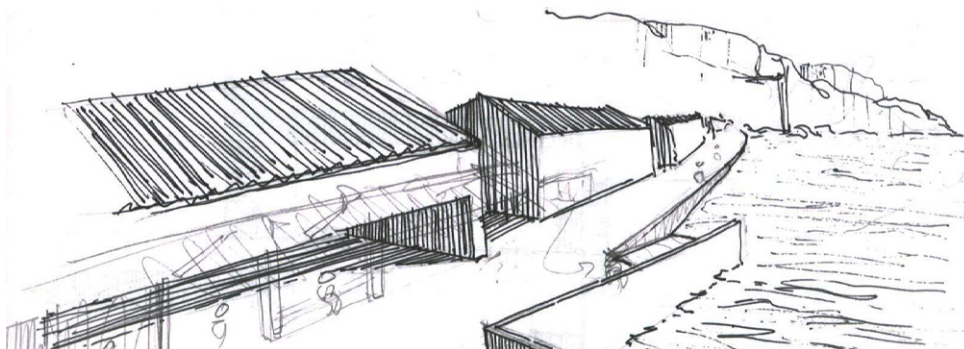


Fig. 200 e 201. Perspectivas da relação entre a rampa e o rio
Fonte: Do Autor

Fig. 202. Axonometria de relação entre os percursos e entre patamares
Fonte: Do Autor

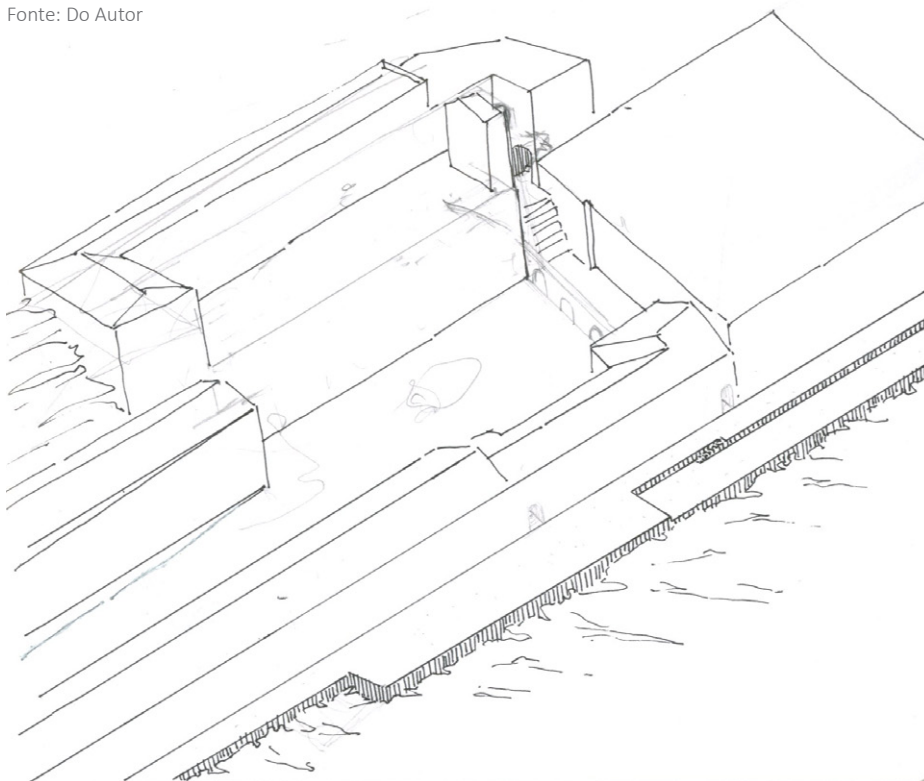
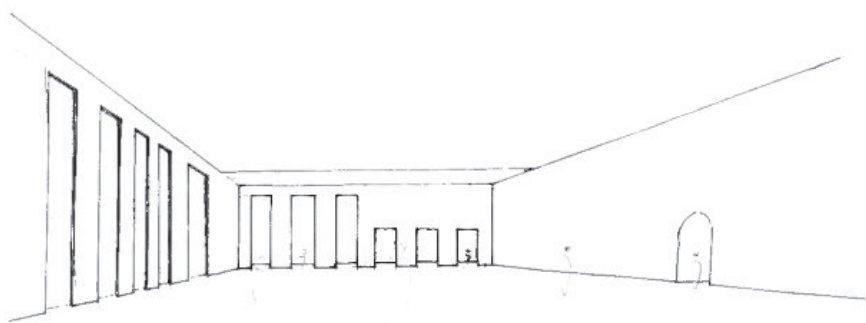


Fig. 203. Perspectiva do interior do pátio e relação de planos de passagem
Fonte: Do Autor



No topo deste anfiteatro, a antiga fábrica dá forma a um Centro Cultural, dignificado pela expressão do edifício, pela presença estratégica no território e pela valorização patrimonial que o compõe.

Entre esta praça central do percurso marginal e o restante caminho, o paredão apresenta-se com uma torção na sua estrutura. Esta torção ajuda a criar um elemento de exceção, em forma de largo, composto por uma rampa de entrada no rio, surgindo tanto como elemento singular de toque na água como elemento de apoio à ligeira atividade piscatória aqui presente.

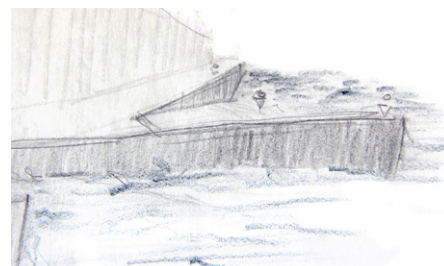


Fig. 204 e 205. Perspetivas da relação entre a rampa e o rio

Fonte: Do Autor

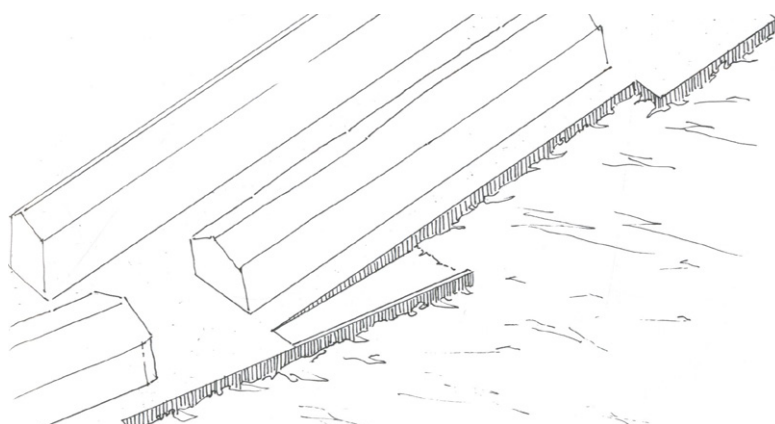


Fig. 206. Axonometria de relação entre a rampa e o rio

Fonte: Do Autor

Este troço linear, marcado por uma rua interior e o paredão marginal, é definido totalmente por novas construções, projetados paralelos ao percurso marginal, de forma a reforçar a leitura linear desta parte do caminho e representadas à imagem dos armazéns com coberturas de duas águas.

Esta passagem interior, para além de compor um novo elemento deste espaço ribeirinho, estabelece a ligação entre a praça e um novo pátio. Dividido em dois patamares, este pátio é definido nas cotas superiores, aos 12m, por uma antiga vila operária, recuperada para receber uma zona de turismo e pousadas. No piso térreo, à cota 3.5 m, este espaço é definido por passagens provenientes da zona de pousadas, que se ligam ao percurso marginal por entradas em arcadas.

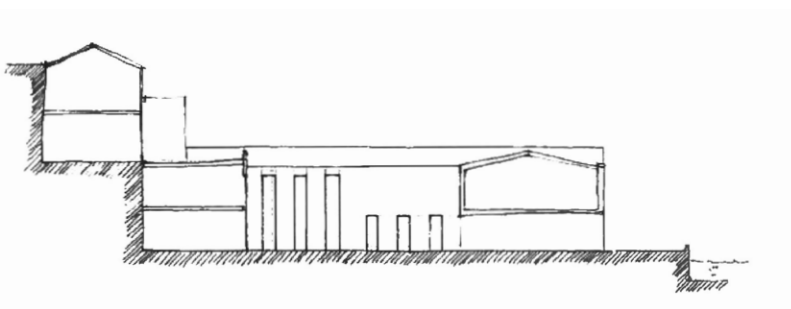


Fig. 207. Corte a representar a relação entre cotas

Fonte: Do Autor

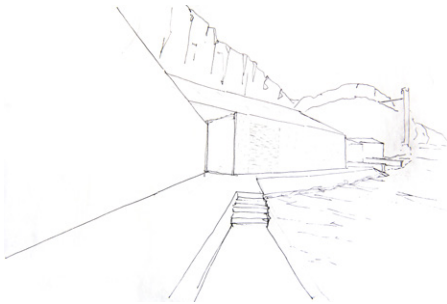


Fig. 208 e 209. Perspetivas da relação entre a plataforma e o paredão
Fonte: Do Autor

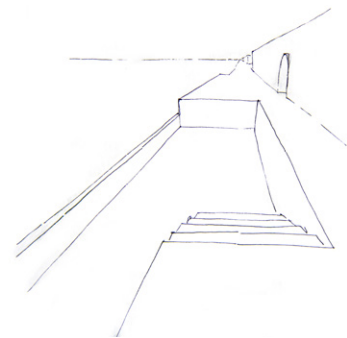
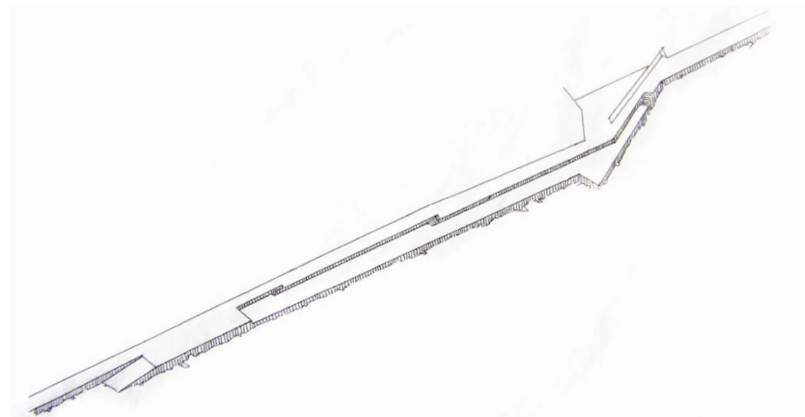


Fig. 210. Axonometria da plataforma a agarrar o paredão
Fonte: Do Autor

No seguimento deste percurso ribeirinho, temos uma parte onde o percurso e a arquitetura moldam a forma como este espaço é composto e experimentado. Fortemente caracterizado pelos antigos armazéns da Sociedade Theotónio Pereira, onde uma parede molda o caminho e umas escadas recortadas no paredão davam apoio à entrada em embarcações, aqui, estes elementos são adaptados de forma a aceder-se a uma plataforma que agarra o paredão, moldando-se a este de modo a fortalecer os espaços desta arquitetura. Estes elementos são melhor caracterizados no capítulo seguinte, fazendo tanto o objeto arquitetónico como o troço parte do plano integrado.



Mais a oeste temos uma zona com uma pequena praia, onde se criam três elementos de acesso ao areal. Estes são compostos por uma rampa, uma escada e um pontão. O pontão sofre novamente uma operação de desmaterialização do objeto e aqui são escavadas escadas para integrar este elemento à praia.

Fig. 211. Representações do pontão e da forma como se relaciona com o areal
Fonte: Do Autor

Nos armazéns adjacentes a este areal, é proposta uma readaptação destes espaços a oficinas e estúdios ligados às práticas artísticas, favorecendo de um pequeno espaço de exposições.

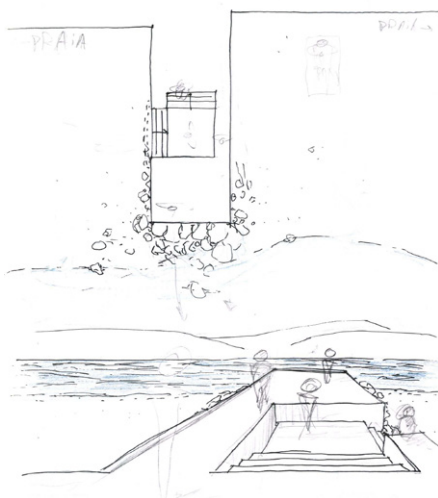
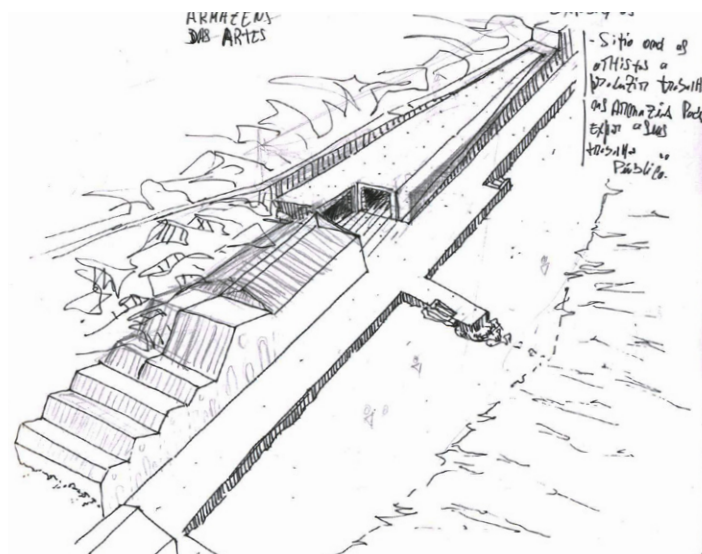


Fig. 212. Axonometria da relação entre espaços
Fonte: Do Autor



A forma que este espaço adota advém da rampa que o rodeia, a qual se apresenta no território como um dos elementos de maior enfoque, permitindo fazer a ligação deste espaço ribeirinho até às cotas onde se encontra o novo centro cultural. Este passadiço acompanha o declive e a torção do terreno, gerando pela sua passagem momentos de paragem e de contemplação, tal como acontece nos momentos de torção do paredão.

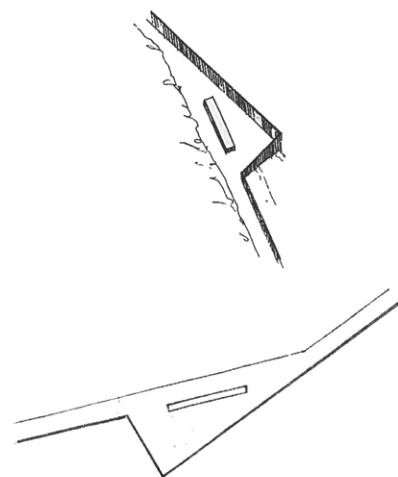


Fig. 213 e 214. Esquemas de como os momentos de torção se materializam no percurso
Fonte: Do Autor

Fig. 215. Maquete de representação do passadiço na arriba
Fonte: Do Autor

Por fim, este percurso marginal termina no Jardim do Rio, no qual se reestruturou a praça de acesso ao elevador, de forma a criar uma comunhão entre o corredor já existente no jardim com o proveniente do Ginjal. Na relação do percurso marginal com a praça do elevador, determina-se a integração dos novos espaços de pousada propostos nos armazéns que compõem o restaurante Ponto Final. Esta solução resolve o momento de chegada ao elevador, integrando-o na estratégia de acessos assistidos que neste projeto é proposto.

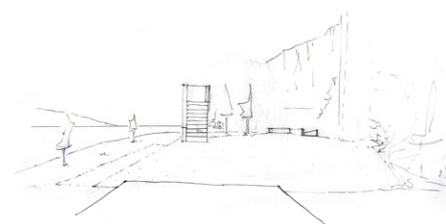
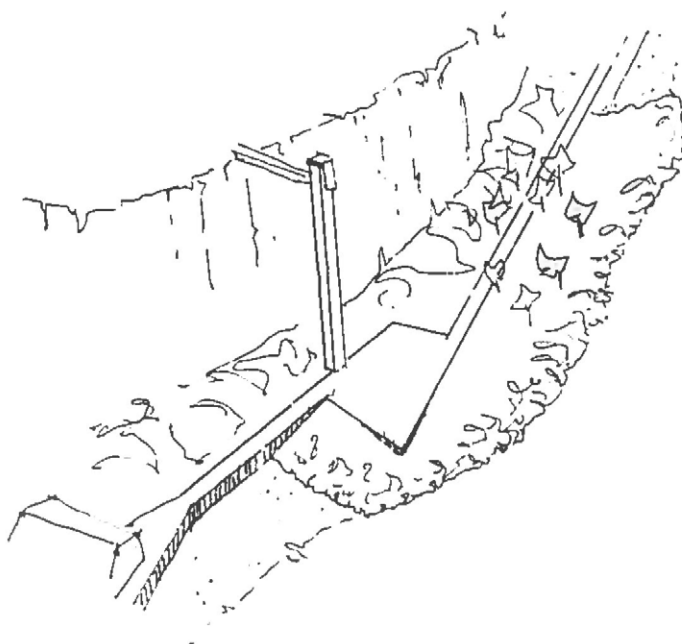


Fig. 216. Perspetiva de entrada no jardim do Rio
Fonte: Do Autor

Fig. 217. Axonometria da nova praça no jardim do Rio
Fonte: Do Autor

7.2.3 Quinta do Almaraz – Percurso Cultural Estação Arqueológica – Castelo

Como último momento de aproximação ao território, temos a área que corresponde à Quinta do Almaraz e os espaços do Castelo de Almada.

Resultando como elo de ligação desta proposta entre o percurso marginal e os percursos terrestres, e consequentemente com o tecido urbano de Almada, estes espaços ligam-se ao Ginjal a partir de dois acessos principais. O primeiro representa-se a partir da transformação de um silo, que se encontra no Centro Cultural, em elevador. O segundo acesso é uma escadaria que faz a ligação entre o miradouro criado entre a arriba e o novo Centro Cultural, e outro miradouro criado às entradas do castelo.

Este núcleo é definido por um percurso cultural, que agrega o Castelo à Quinta do Almaraz por um miradouro e da entrada primitiva do castelo. A partir desta podemos entrar e percorrer os vários espaços que complementam as plataformas interiores e exteriores às muralhas do Castelo. Fazendo-se assim uma comunicação entre ambos os miradouros que compreendem os extremos do Castelo.

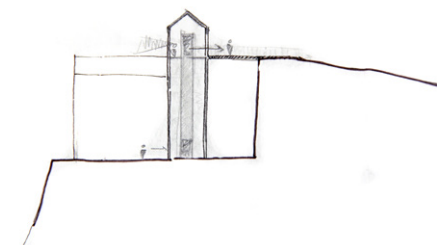


Fig. 218. Perfil da transformação do Silo em elevador
Fonte: Do Autor

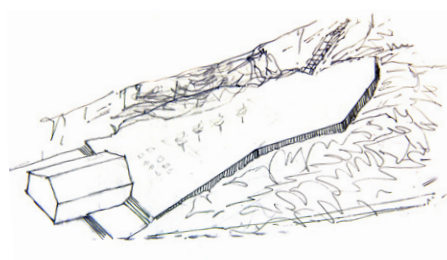


Fig. 219. Axonometria da plataforma adjacente à antiga Fábrica de Óleo de Figado de Bacalhau
Fonte: Do Autor

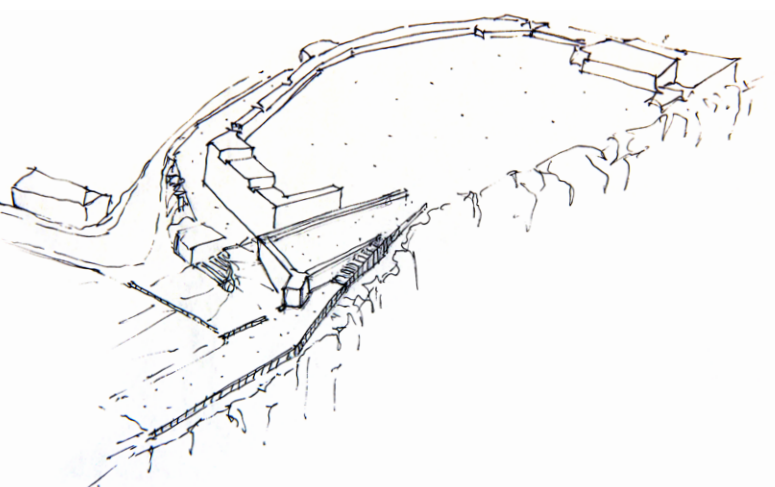
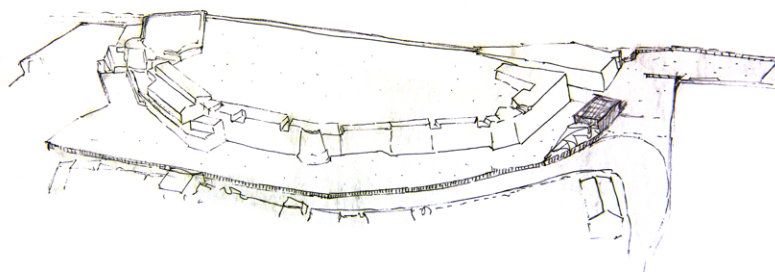


Fig. 220 e 221. Axonometrias de relação entre o Castelo de Almada e as várias plataformas e miradouros
Fonte: Do Autor

Na quinta do Almaraz encontramos uma estação arqueológica representada pela ocupação fenícia que aqui se aposentou no primeiro milénio antes de cristo. Ocupando um vasto território, temos um espaço de enorme valor cultural para o município, ao que este percurso permite visitar e perceber como este povoado se assentou neste lugar durante a sua ocupação.

Constituído por um emaranhado de passadiços, este percurso permite a passagem e observação dos achados arqueológicos, assim como possibilita a paragem em sítio específicos para se poder apreciar a vista que este promontório oferece para a cidade de Almada e para a totalidade do Estuário do Tejo. Materialmente estes percursos compõem-se por passadiços onde se utilizam materiais sólidos e resistentes à passagem das pessoas, assim como acontece no percurso marginal, obtendo-se assim formas desde enterrados, a elevados e mesmo em forma de muro.

O elemento foco deste percurso é materializado a partir de um Centro de Visitas dos achados arqueológicos. Este espaço apresenta-se como um objeto de betão que se encaixa no terreno e enquadra-se com o próprio percurso. Composto por um pátio, pode-se entrar a partir deste para percorrer o espaço interior, assim como se pode aceder a partir de uma plataforma que se agarra ao objeto e permite aceder pelas cotas mais baixas. Dentro deste centro de visitas é possível observar algumas escavações desta estação arqueológica, assim como observar alguns objetos cerâmicos e perceber como seria o estilo de vida desta comunidade.

Saindo deste objeto, acedemos a um passadiço que nos transporta para um largo onde se encontra um casario reabilitado para receber a Estação Arqueológica de Almada.

A partir deste momento, é estabelecido o contato direto entre os percursos que advêm do Ginjal com os caminhos urbanos da cidade.

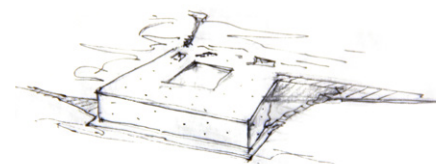
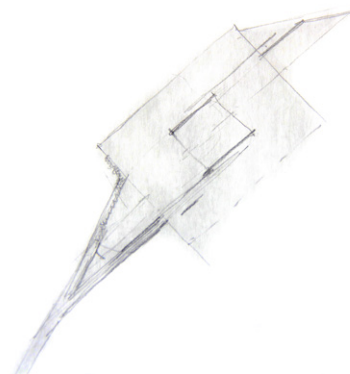
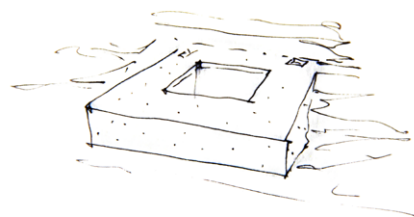
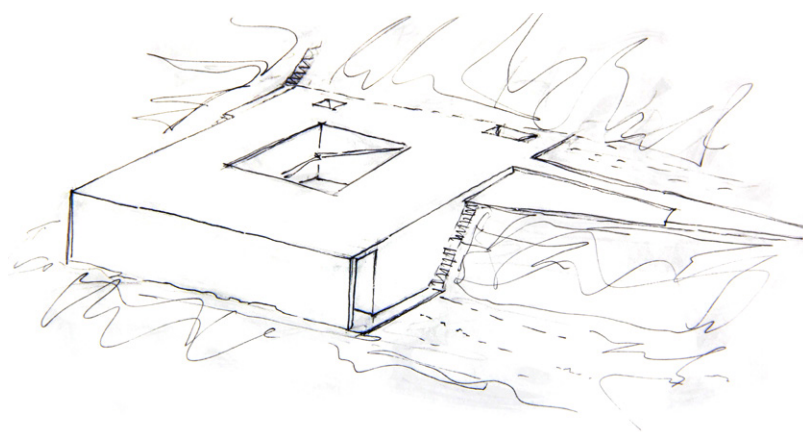


Fig. 222; 223 e 224. Esboços da materialização do volume a sair do terreno
Fonte: Do Autor

Fig. 225 e 226. Perspetivas de relação entre os caminhos e o volume
Fonte: Do Autor

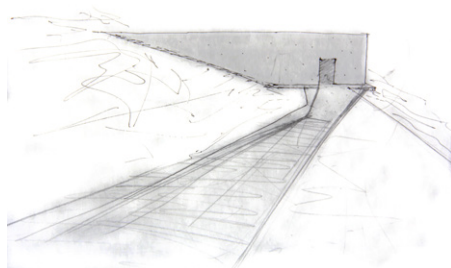
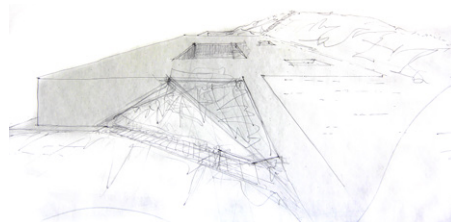


Fig. 227. Volume final do Centro de Visitas ao espaço arqueológico
Fonte: Do Autor

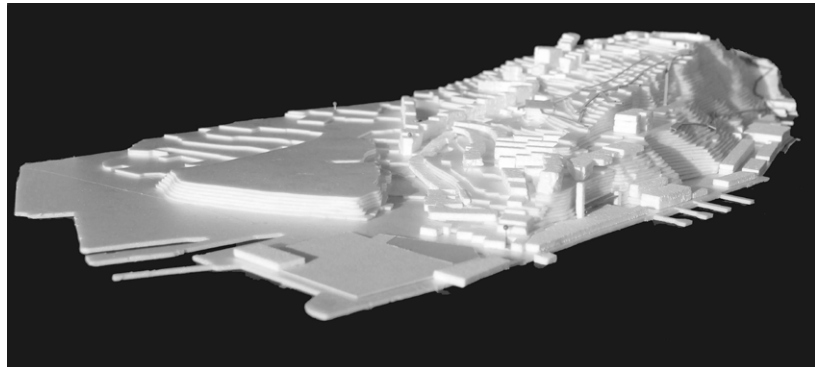


Fig. 228. Maquete geral 1:1000
Fonte: Do Autor

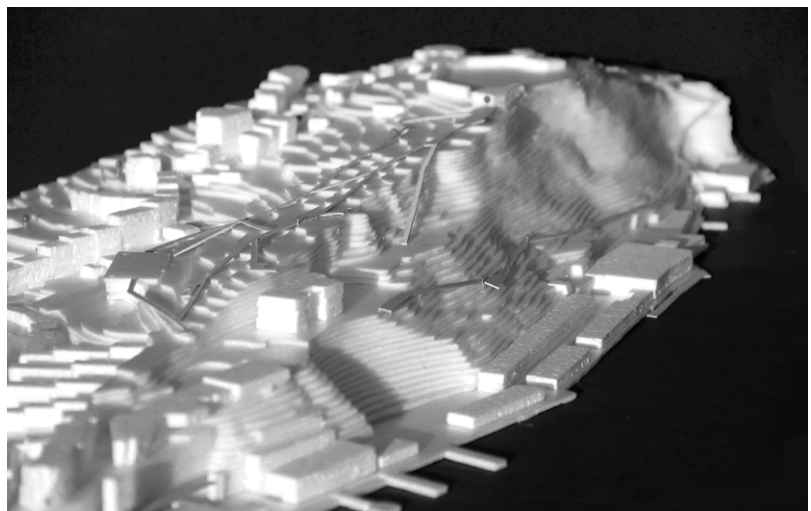


Fig. 229. Representação dos passadiços em maquete
e relação com a topografia da arriba
Fonte: Do Autor

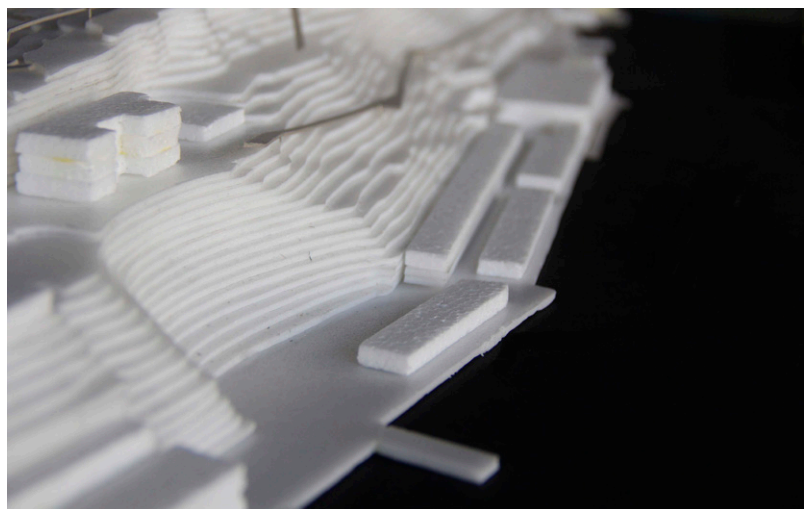


Fig. 230. Foto da maquete com o cubal e a relação
com o caminho interior
Fonte: Do Autor

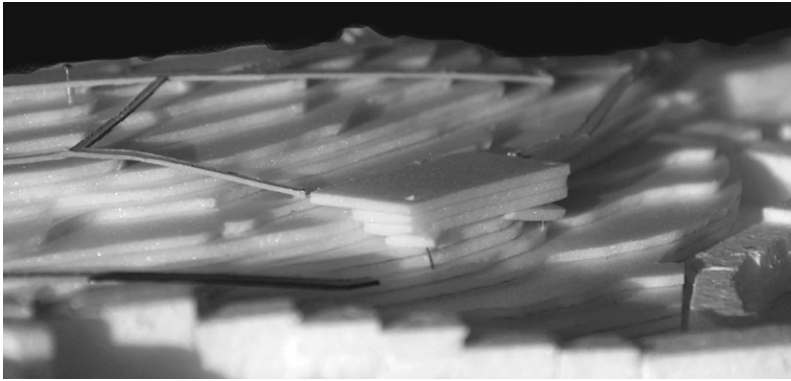


Fig. 231. Presença do volume do Centro de Visitas do sítio arqueológico a sair do terreno
Fonte: Do Autor

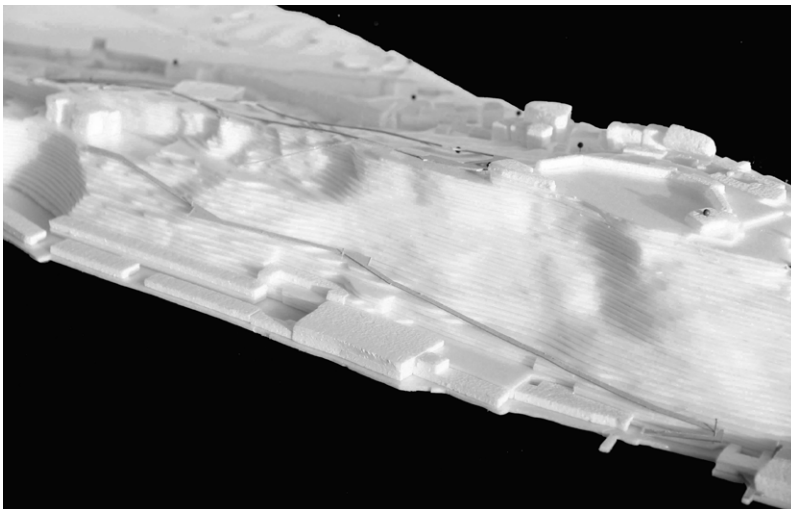


Fig. 232. Fotos da maquete com os passadiços propostos
Fonte: Do Autor

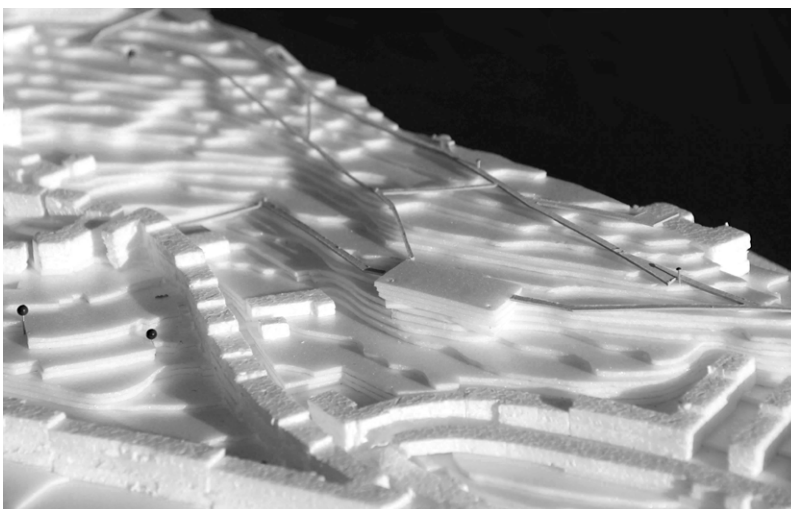


Fig. 233. Relação dos passadiços com o Centro de Visitas da estação arqueológica
Fonte: Do Autor



Fig. 234. Fotografia dos armazéns da Sociedade Theotónio Pereira nos anos 1950.
Fonte: Do Autor

8. Centro de Interpretação da Indústria do Bacalhau

Que seja assim o arquitecto – homem entre os homens – organizador do espaço – criador de felicidade.

Fernando Távora, 2008 p. 35

8.1 O Armazém da Sociedade Theotónio Pereira

Como proposta de arquitetura e de modo a dar continuidade aos temas abordados ao longo deste projeto, optou-se pela reabilitação de um objeto arquitetónico representativo da vocação industrial deste cais. Escolheu-se, assim, os armazéns que constituem o conjunto da antiga Sociedade Comercial Theotónio Pereira, da qual fazem parte quatro grandes naves que teriam servido como armazéns e tonéis de repouso e armazenamento de vinho e azeite. Estes armazéns tendo-se aqui assentado em meados do séc. XIX, representam umas das presenças mais fortes deste percurso marginal, constituindo um dos patrimónios industriais mais representativos do Ginjal.

Como elementos de grande foco deste edifício podemos encontrar o muro que limita um pequeno pátio e o enquadra na torção que o paredão faz neste troço, assim como a presença de uma grua metálica que servia para levantar as pipas de vinho para dentro das embarcações. Também podemos encontrar duas escadas escavadas no percurso, que serviriam como cais privativo e formas de acesso ao rio.

Estes armazéns têm uma estrutura em paredes portantes de grande espessura, salvo o armazém mais a este, que compõe um misto estrutural entre paredes portantes e estruturas em betão. Os três armazéns restantes apresentam a mesma estrutura e coberturas de três e duas águas.



Fig. 235 e 236. Atividade de abastecimento e descarga de barris de vinho nos armazéns

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>

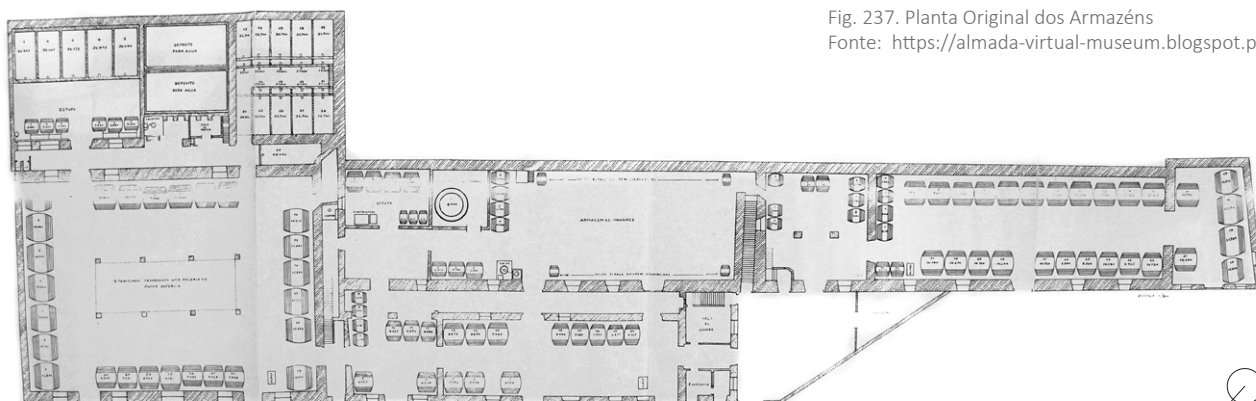


Fig. 237. Planta Original dos Armazéns

Fonte: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>



8.2 Re-Utilizar / Adaptar a uma Nova Função

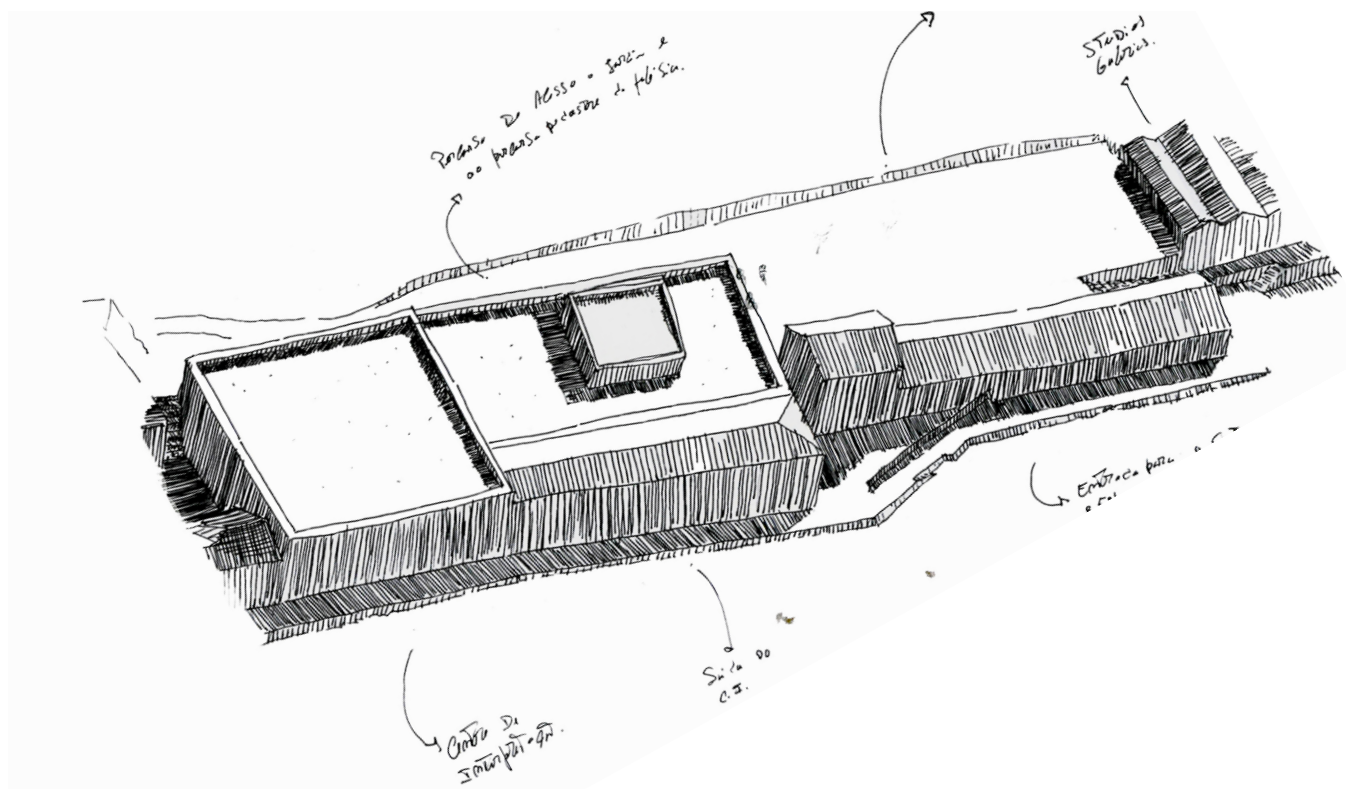
Para este objeto parte-se da intenção de criar um Centro Interpretativo relacionado com as atividades que marcaram o cais do Ginjal no seu auge industrial, tendo-se assim escolhido a indústria bacalhoeira como foque interpretativo deste espaço.

Parte-se assim de uma premissa base de reabilitação destes quatro armazéns e da sua reutilização a uma nova função, deixando de ter a qualidade de armazéns e tonéis de vinho, e passando a caracterizar-se pelo Centro de Interpretação da Indústria do Bacalhau. Na qualidade de reabilitar o espaço adotou-se a mesma estratégia que se tem vindo a requerer ao longo deste projeto, onde tanto o espaço interior com o circundante são reinterpretados de modo a criar uma simbiose entre os diversos espaços e na forma como o experimentamos. Assim como a partir da articulação de percursos, que em prole de um novo uso, ajudam a caracterizar o modo como estes novos lugares são experimentados.

Numa componente final a estratégia e intervenção propostas procuram reinventar a forma como podemos viver estes espaços e como a memória pode permanecer num novo lugar.

Tendo como tema base para esta nova intervenção o Centro de Interpretação da Indústria do Bacalhau, foram determinados seis grandes momentos em torno desta proposta. Três grandes momentos dentro do edifício e na forma como os espaços foram projetados, e outros três na relação exterior que o objeto arquitetónico tem com o lugar e o percurso.

Fig. 238. Axonometria de leitura e relação entre volumes
Fonte: Do Autor



8.3. Programa Funcional do Edifício

Tendo este espaço expositivo como tema principal a Interpretação da Indústria do Bacalhau, pretende-se aqui introduzir a temática da pesca do bacalhau e as consequentes indústrias da sua transformação em produto.

Pretende-se aqui dividir o programa em duas partes, que como mais a frente se especifica pelo uso do espaço, dará a conhecer-se a exposição a partir da forma como o edifício esta organizado. Surge assim uma exposição dividida entre uma apresentação temática da indústria do bacalhau que existiu no Cais do Ginjal; como a Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau; a Industria de Arcas Frigorificas e outros acessórios necessários à pesca do bacalhau. E outra parte dirigida à pesca do bacalhau nos mares da Terra Nova e na Noruega.

Esta segunda parte da exposição terá um elemento interativo de contato com uma embarcação onde podemos observar os espaços e os elementos que fariam parte da realidade durante os momentos de pesca.

O edifício é assim usado como objeto arquitetónico de apresentação da exposição onde se criam momentos especiais de enfoque na temática e utilizam-se os seus espaços de forma a que as grandes naves pudessem receber momentos de maior enfoque e espaços mais pequenos pudessem ter zonas técnicas e de gestão do centro.

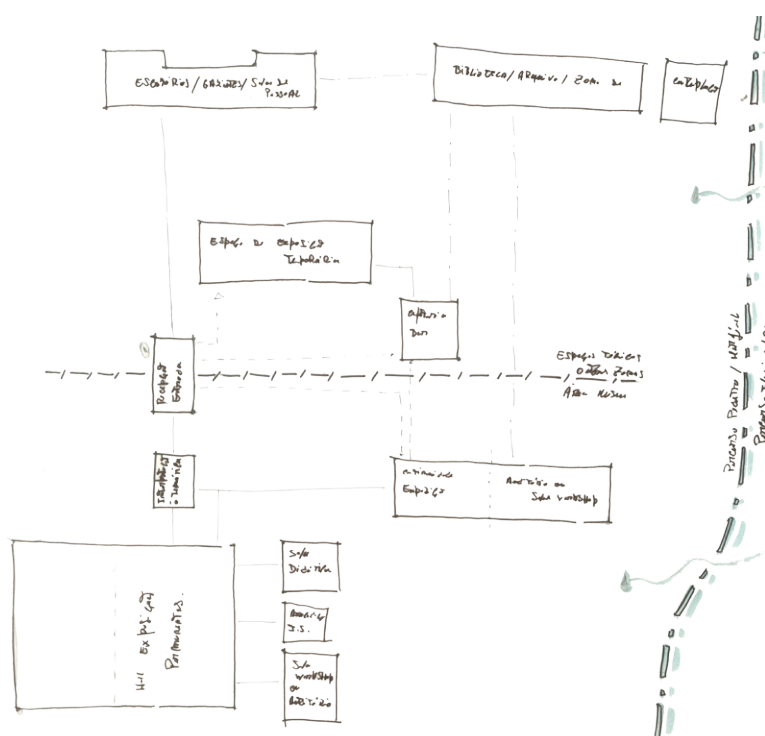


Fig. 239. Organograma funcional do conteúdo programático do Centro de Interpretação
Fonte: Do Autor

Fig. 240. Implantação do Centro Interpretativo
Fonte: Do Autor

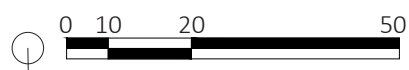
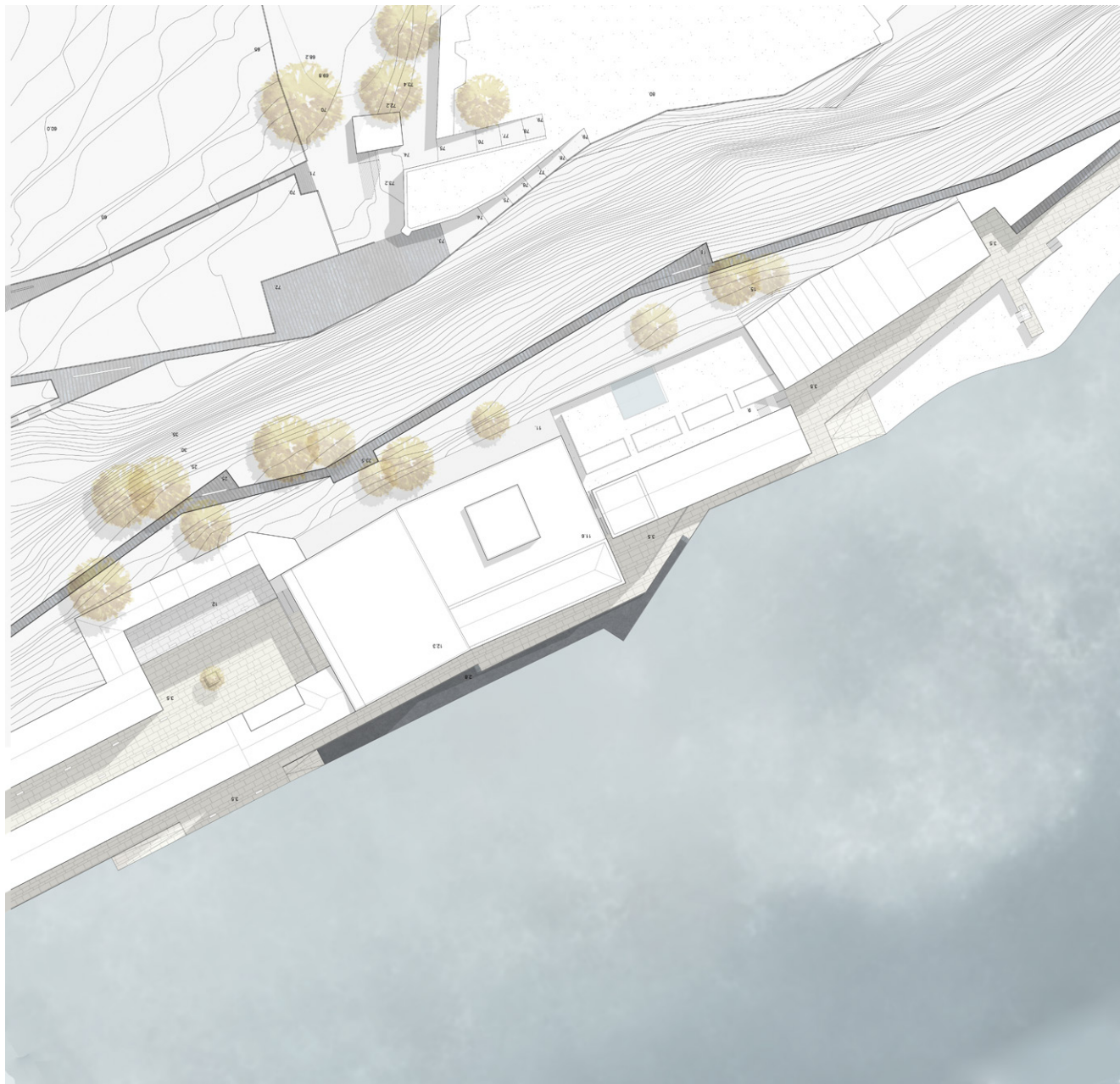
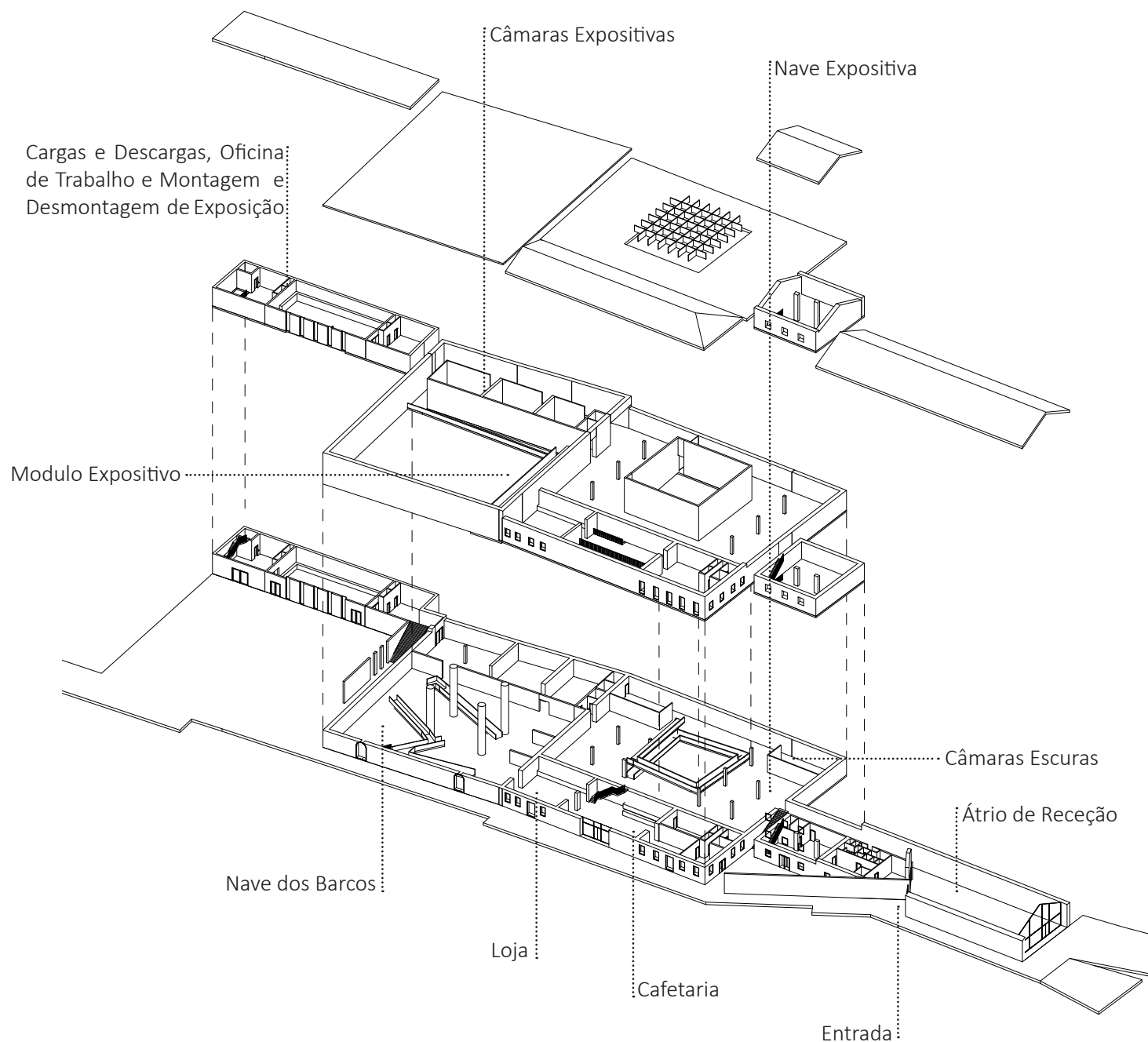


Fig. 241. Axonometria Explodida do Centro de Interpretativo
Fonte: Do Autor



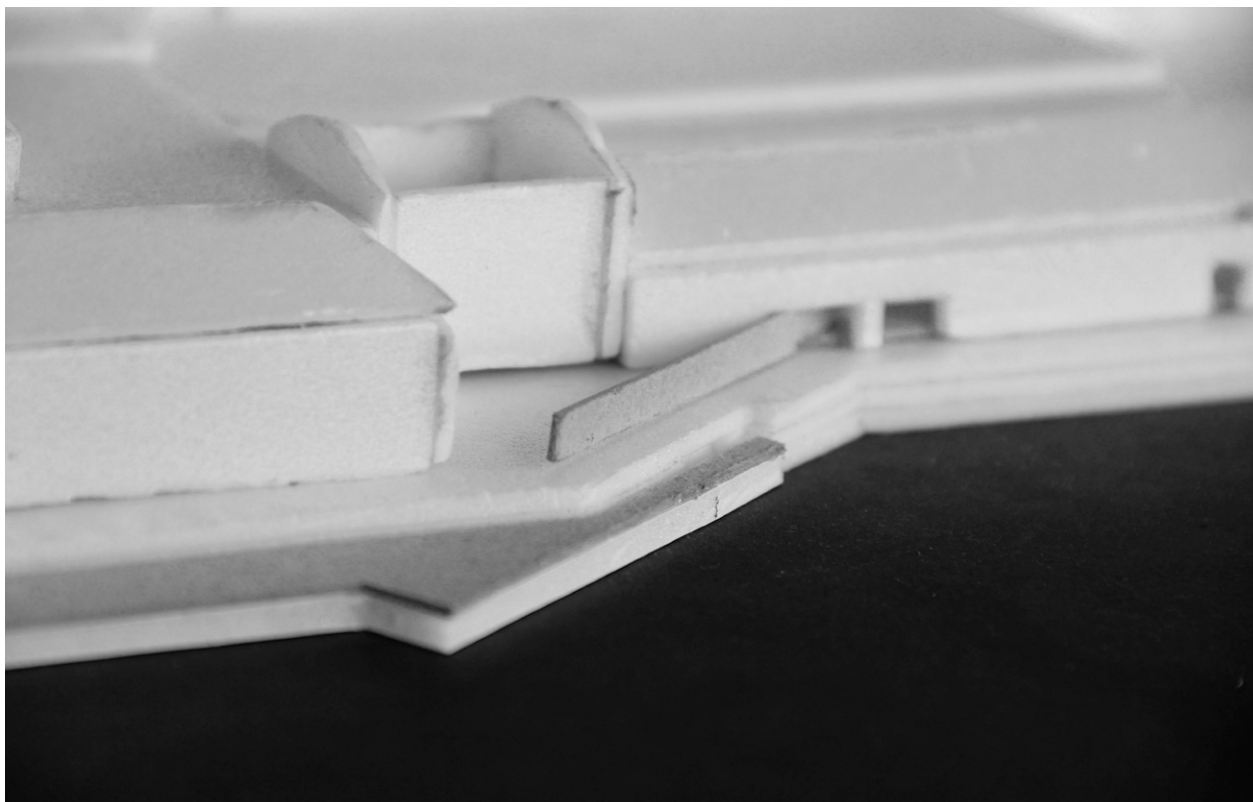


Fig. 243. Maquete Estudi 1:500 da relação entre os volumes e os elementos exteriores
Fonte: Do Autor



Fig. 244. Maquete 1:500 da proposta de intervenção nos armazéns
Fonte: Do Autor

8.3.1 O Volume e a Forma

Numa intenção de valorizar a relação que estes volumes representam no decorrer deste percurso marginal, optou-se por uma linguagem de monumentalidade, simplicidade e na conjugação entre novo-velho que estes objetos permitem formalizar.

Opta-se assim, por se revestir este objeto com mosaicos, retirando aos volumes que se encontram nas extremidades grande parte dos vãos, deixando apenas os mais característicos de cada um. Valoriza-se assim a linguagem do objeto arquitetónico assim como se cria um controlo da entrada de luz que entra nos espaços interiores.

Nos volumes centrais, optou-se por conjugar uma linguagem híbrida entre os elementos originais e estes novos mosaicos com que se reveste o edifício. Esta intervenção permite evidenciar a nova imagem deste centro interpretativo valorizando, no entanto, os elementos primitivos que compunham a imagem dos armazéns. Tomando como exemplo o Museu de Arte Kolumba em Colónia, por Peter Zumthor, surgindo aqui de uma operação onde o edifício renasce das ruínas, encontramos um momento onde o gótico e o moderno se justapõem num mesmo alçado onde a simplicidade dos novos materiais evidenciam a expressão da pedra talhada dos pórticos góticos.

Como foco principal de entrada neste edifício encontramos um muro, pré-existência deste percurso marginal, e que se utiliza neste projeto como elemento agregador de espaços. Pegando numa intenção de percurso como elemento transformador de espaços, aqui aplica-se este muro como um plano que interseja um volume, incluindo-se no seu interior. Esta interseção permite o prolongamento do percurso marginal para dentro do edifício, não como passagem única, mas como forma orientada de percorrer o espaço. Surge assim um muro, não como barreira, mas como elemento agregador de espaços e orientador de percursos.

Assim como no exterior, também no seu interior, este muro acaba por dar forma e ordem a espaços e volumes. Adota-se aqui a ideia de muro habitável, tal como acontece no projeto do atelier SAMI, na casa E/C, em que a pré-existência de um muro dá forma à casa que se formaliza no seu interior, relacionando-se hibridamente, ou até na forma como os Aires Mateus, no Museu do Farol de Santa Marta, compõem uma desconstrução de volumes que se agregam à parede, assim como o muro aqui presente desmaterializa uma entrada no Centro Interpretativo.

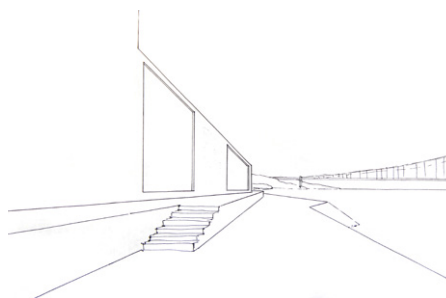


Fig. 245. Representação do volume de intervenção e da relação do objeto com o percurso marginal
Fonte: Do Autor



Fig. 246. Relação de materialidades e relação entre o pórtico gótico e a pedra talhada do museu de arte Kolumba
Fonte: Do Autor

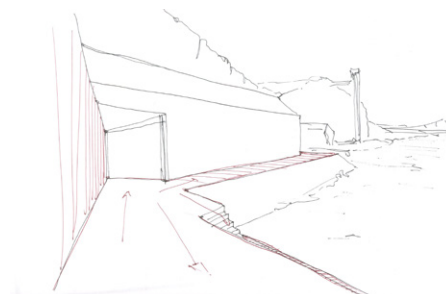


Fig. 247. Representação da relação entre o muro e o percurso
Fonte: Do Autor

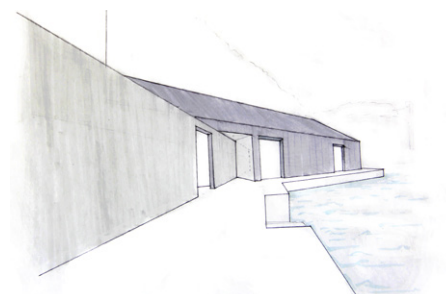


Fig. 248. Representação da relação entre o muro e o objeto arquitetónico
Fonte: Do Autor

Fig. 249. Representação em maquete no muro a interseção do interior do objeto
Fonte: Do Autor

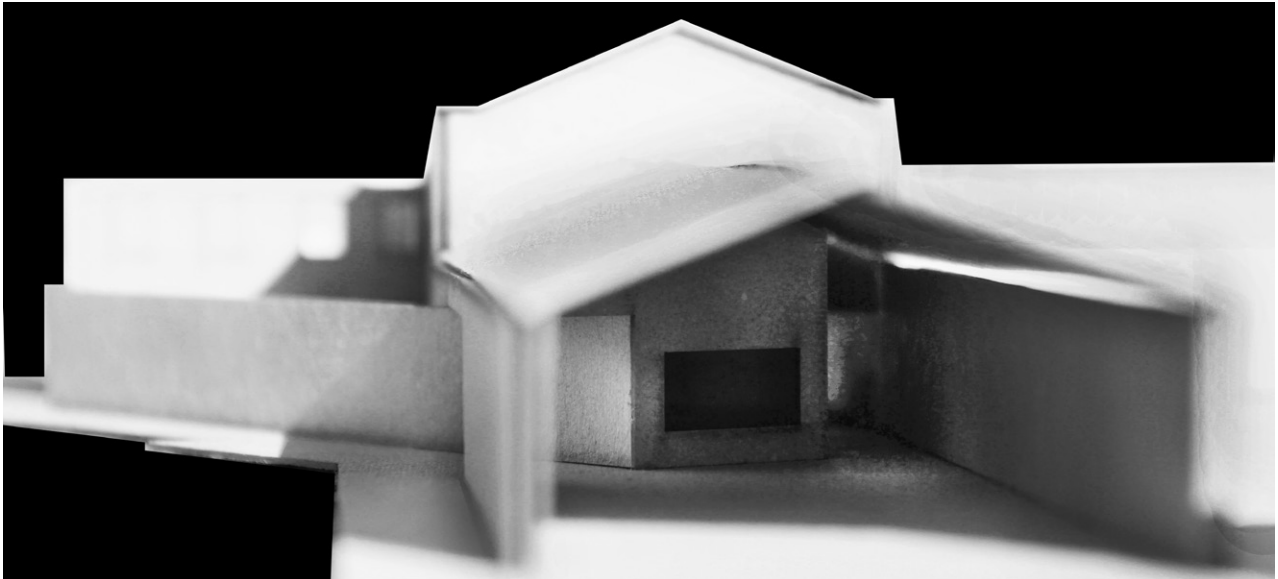


Fig. 250. Foto Maquete 1:200 com o pátio e luz
Fonte: Do Autor

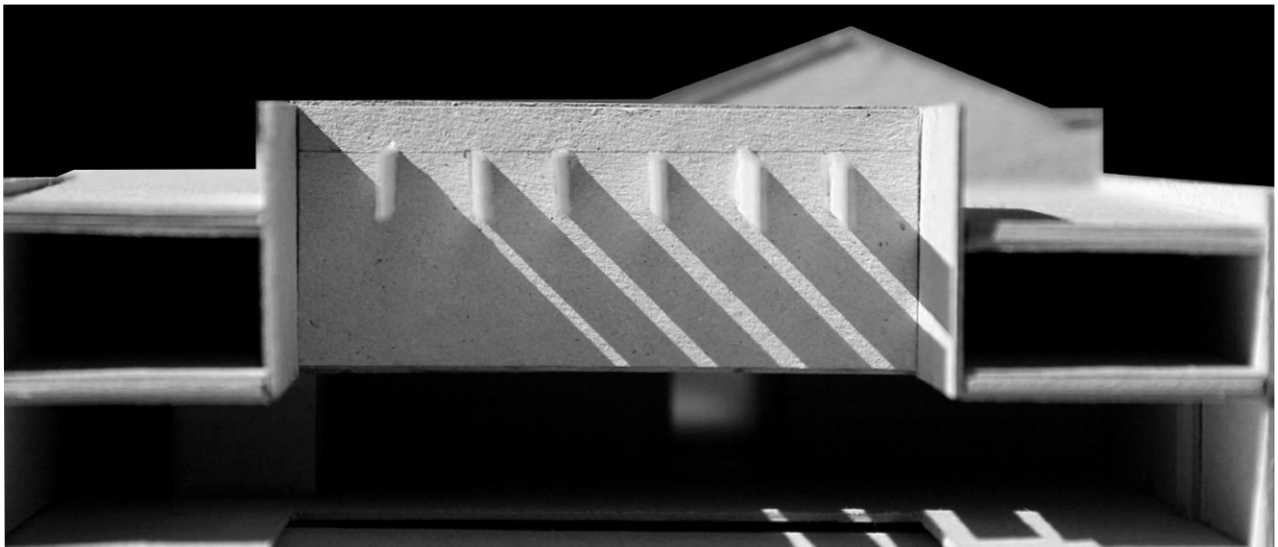
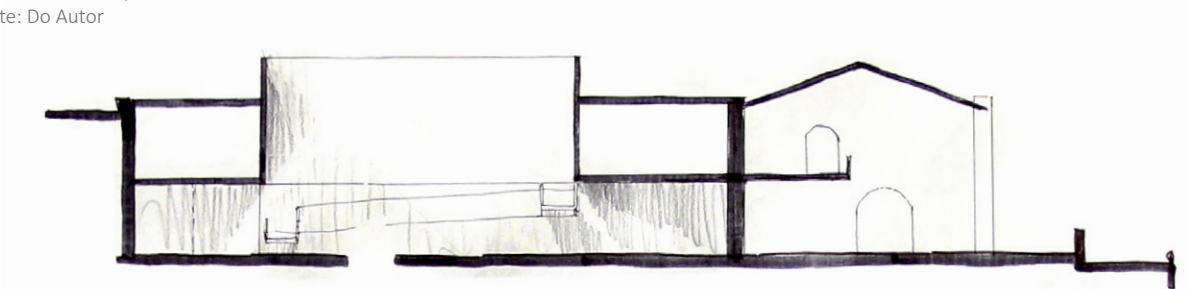


Fig. 251. Corte do pátio com estudo de luz
Fonte: Do Autor



8.3.2 Espaço e Ordem

Contextualizando o conteúdo deste Centro de Interpretação da Industria Bacalhoeira assim como do método como o projeto foi explorado, temos um programa funcional que utiliza o percurso como forma de ver e habitar o espaço. Nesta proposta exploraram-se vários elementos como a luz, o espaço, a forma e a matéria, assim como, o conteúdo expositivo, a partir de uma experimentação e exploração da arquitetura, tendo como ferramenta de projeto o percurso como agente criador de ambientes e de lugares.

Complementando a componente da relação exterior e interior, temos o espaço de entrada e recepção proposto para o presente projeto. Definido pelo célebre muro já referido, a entrada neste espaço é também determinada por uma segunda relação com o exterior, que advém da abertura total da fachada virada a ocidente. Esta apresenta-se como a principal entrada de luz neste espaço, permitindo uma enorme permeabilidade visual entre o átrio de recepção e a composição paisagística do rio Tejo e da ponte.

Desenhado com uma área ampla, temos o átrio de recepção onde podemos encontrar um balcão incluso num volume formalizado a partir da entrada talhada pelo muro. A forma como este volume é concebido ajuda a criar um longo corredor com 3m de largura, que nos encaminha para os espaços que compõem as exposições.

A exposição inicia-se a partir de uma passagem que faz ligação desde o átrio, e, passando por um longo corredor marcado por um foco de luz que advém de um rasgo existente na cobertura, como levados para uma grande câmara.

Esta câmara, constituindo-se um dos elementos foco da exposição, é composta por uma grande abertura na laje superior, prolongando-se até à cobertura. Este momento proporciona uma ideia de pátio, onde a luz natural, proveniente da cobertura, é projetada em enormes paredes de betão que se prolongam até ao topo. À cota do chão é alinhado um momento de água de modo a reforçar a presença desta abertura, onde se projeta uma rampa em espiral que faz a ligação entre esta câmara e a cota superior.

De forma a dar profundidade ao espaço, são criadas duas câmaras escuras, que alinhadas com este momento central reforçam a presença do elemento de água, assim como da rampa, iluminada pela abertura do topo, que nos faz subir ao outro plano.

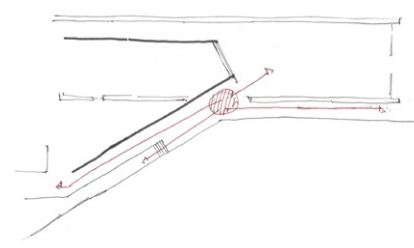
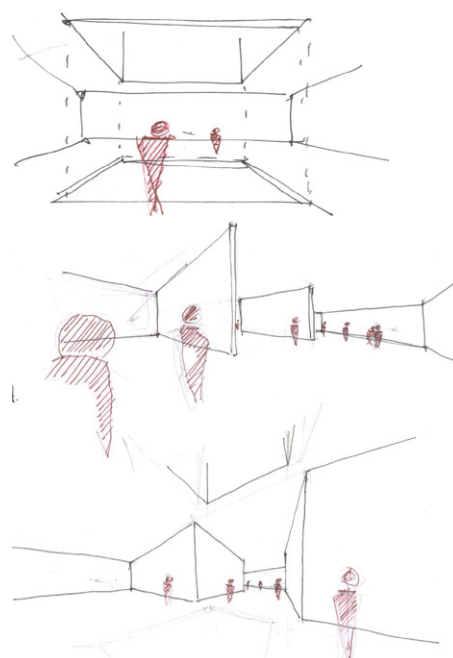


Fig. 252. Perspetiva do átrio de recepção e impacto do muro dentro do átrio
Fonte: Do Autor

Fig. 253; 254 e 255. Perspetivas de interior do edifício, de baixo do pátio e nas câmaras escuras
Fonte: Do Autor



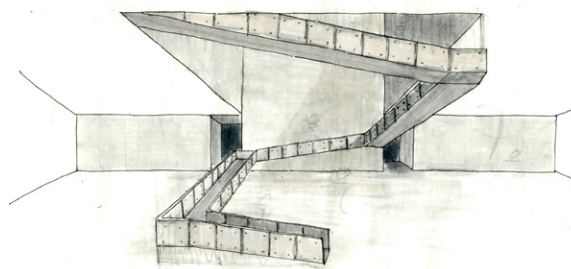
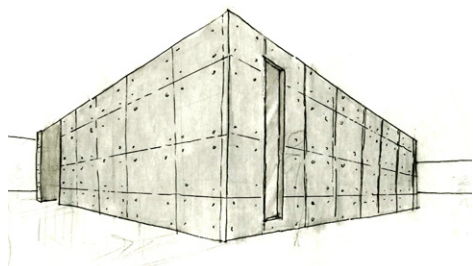


Fig. 256 e 257. Ambientes interiores na relação com a abertura/pátio e o objeto fechado, estudo de materialidade
Fonte: Do Autor

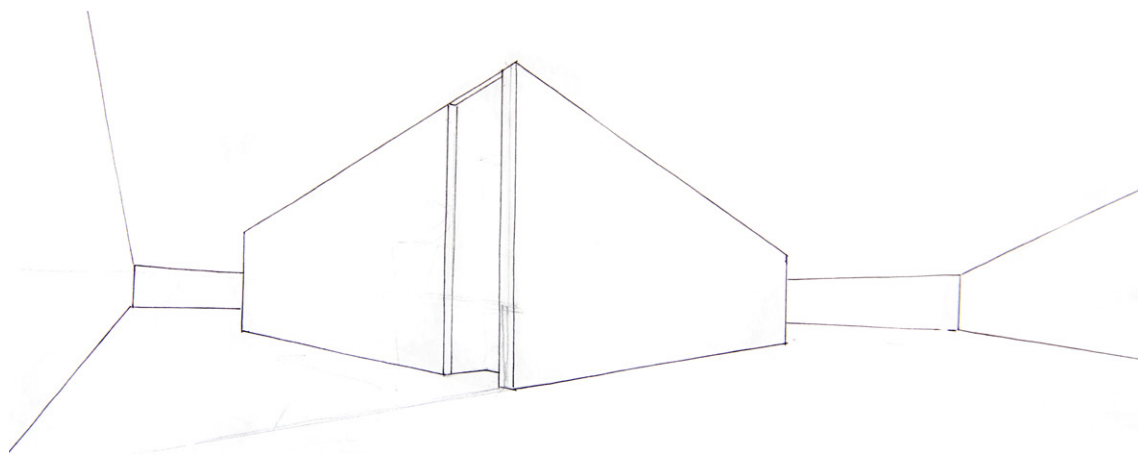


Fig. 258. Representação do aspeto sólido do volume superior
Fonte: Do Autor

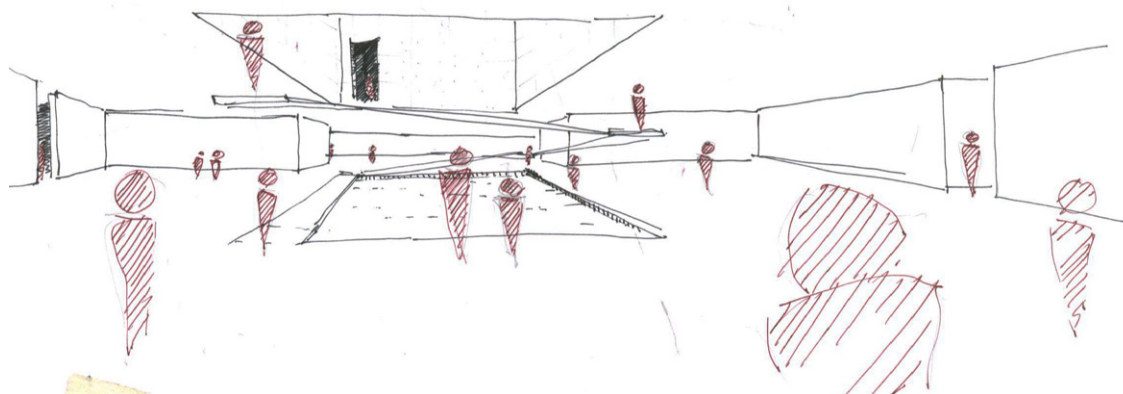
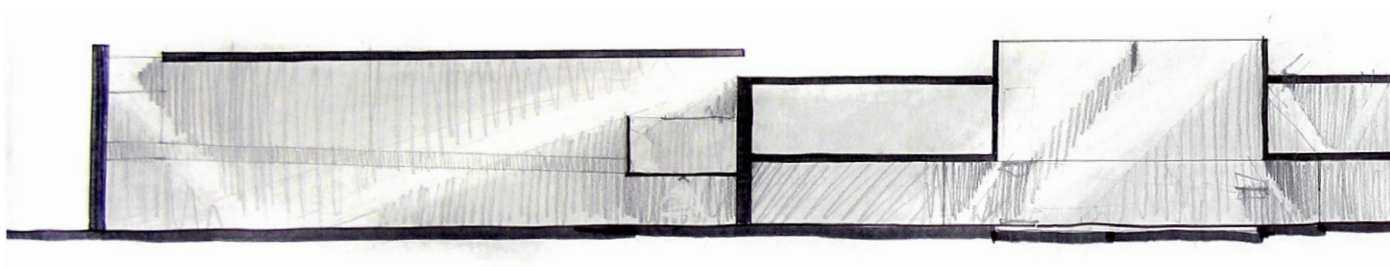


Fig. 259. Representações sobrepostas do caminho a seguir dentro do edifício
Fonte: Do Autor



A passagem entre planos é feita a partir de um pórtico, aberto numa das paredes deste pátio, que alcançado pela rampa possibilita a entrada no piso superior.

Aqui temos presente uma materialização do espaço que anteriormente teria provido como pátio, onde as paredes que seriam elementos que sobem até à cobertura, dão forma a um objeto sólido, desprovido este espaço da luz natural que provinha da cobertura. Composto por quatro paredes de betão, este volume apresenta-se como elemento gerador de espaços, que acompanhado por uma guarda de vidro, articula o espaço de forma a que o percurso acompanhe a forma em espiral proveniente da rampa.

Este elemento central resulta, no âmbito académico, de partir da pluralidade da forma e do espaço, onde se considera aplicar um elemento que se multiplica em duas realidades diferentes, entre o cheio e o vazio a resultar do mesmo objeto, mas que só se o entende em planos diferentes.

Quando observamos este lugar a partir da câmara ao piso térreo, somos iluminados por esta liberdade espacial que sobe até à cobertura, e aqui nos é apresentada uma espacialidade livre e uma forma oca no espaço. Esta sensação diverge, ao passarmos pelo pórtico talhado na parede de betão, e assim deparamo-nos com um novo espaço, escuro e marcado por um volume sólido, que nos leva, no entanto, a curiosamente percorrer o objeto e descobrir o espaço que o contorna.

Seguidamente, somos levados a percorrer um espaço mais simples, onde a posição do elevador no espaço ajuda a criar uma ordem no percurso. Aqui seguimos um ziguezagueado por espaços divididos entre paredes desencontradas, tornando-se assim num momento mais parado e simples no percorrer da exposição.

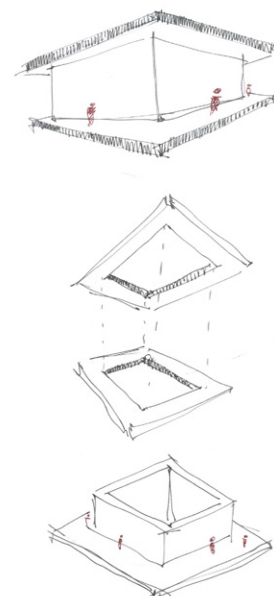


Fig. 260; 261 e 262. Conceito de Volume e relação entre planos
Fonte: Do Autor

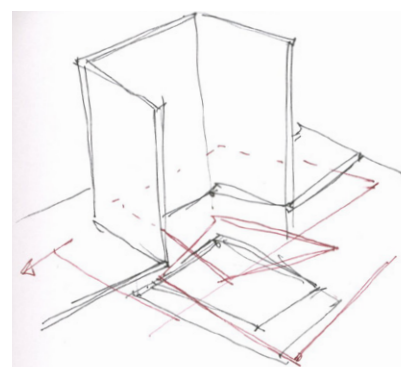


Fig. 263. Esquema de relação entre o percurso e o volume
Fonte: Do Autor

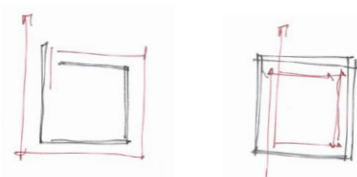


Fig. 264 e 265. Ideias conceituais de relação de percursos e organização do espaço
Fonte: Do Autor

Fig. 266. Corte longitudinal e estudos de luz nos volumes
Fonte: Do Autor

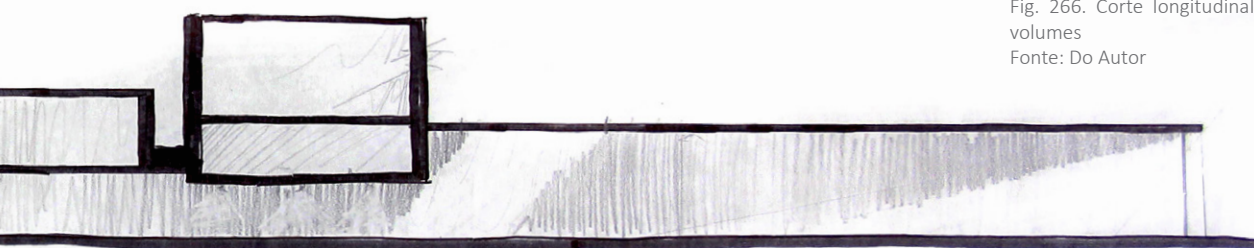


Fig. 267. Corte em perspectiva a representar a relação de volumes e as aberturas de luz nas coberturas
Fonte: Do Autor

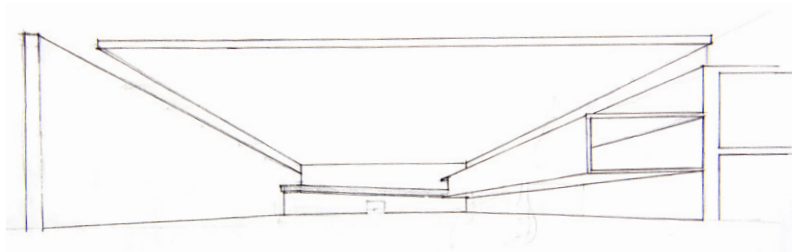


Fig. 268. Corte em perspectiva de relação da rampa com os volumes
Fonte: Do Autor

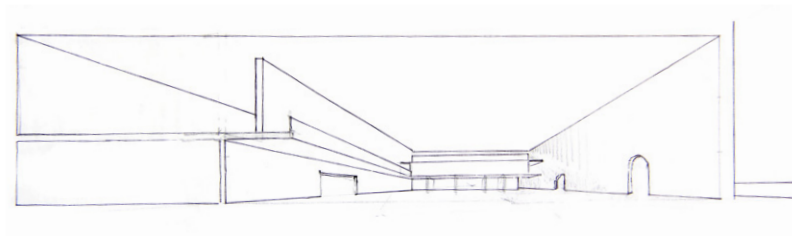


Fig. 269. Corte onde se pode ver a relação de plataforma com a embarcação
Fonte: Do Autor

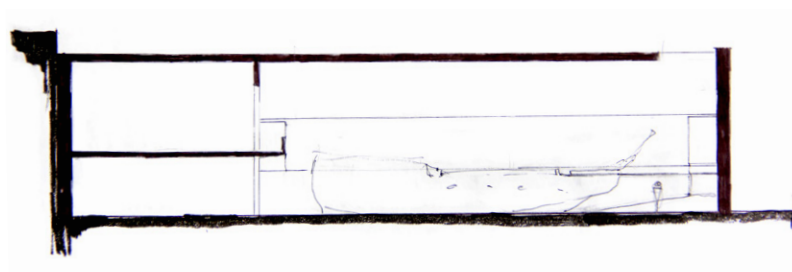


Fig. 270. Perspetiva da relação entre loja e cafeteria
Fonte: Do Autor

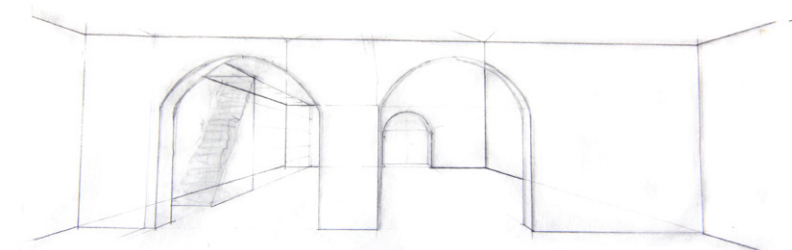
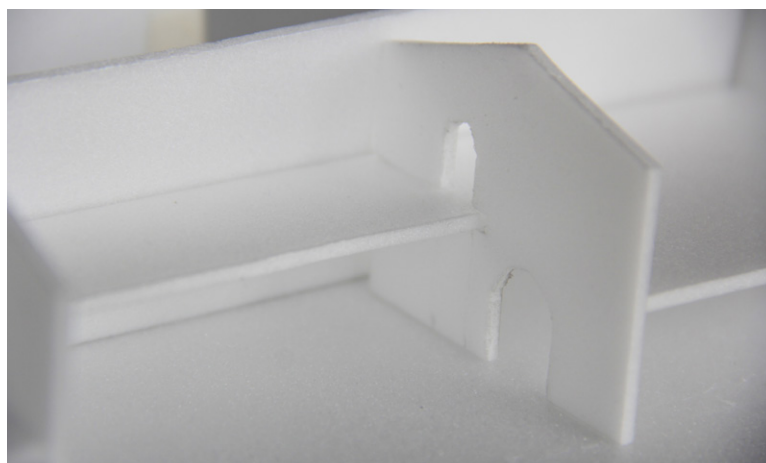


Fig. 271. Representação de mesanimo em maquete
Fonte: Do Autor



No último espaço encontramos uma abertura que nos volta a encaminhar para uma parte mais complexa no percurso. Este espaço é nos apresentado como uma grande nave onde podemos ver e interagir com embarcações como um Bacalhoeiro. Este objeto é um elemento fixo e conjuntamente montado com a reabilitação destes armazéns, de forma a que o resultado final surja da adaptação de um percurso ao edifício e ao bacalhoeiro.

Integrando-se com um percurso em rampa, temos um primeiro contato com um módulo sobrelevado, ficando a 2,7m do chão, onde se podem observar representações dos espaços interiores dos bacalhoeiros. Saindo deste módulo, deparamo-nos com uma segunda rampa, à qual acedemos a uma pequena plataforma e assim podemos entrar a bordo de uma embarcação. Aqui podemos passear pelo Bacalhoeiro e voltar a descer até chegarmos ao piso térreo. Deparamo-nos então com uma rampa, que não funciona apenas como um elemento de ligação entre duas cotas, mas que se integra num percurso do espaço que integra os vários elementos aqui presentes enquanto vamos descendo. Assim conforme vamos percorrendo esta rampa, vamos ao mesmo tempo percorrendo a exposição, e exploramos o espaço de forma mais integrada no conteúdo apresentado.

Assim como acontece na câmara onde se situa o pátio, onde ao fundo do espaço se encontram duas câmaras escuras, aqui deparamo-nos com três antecâmaras. Estas antecâmaras eram os antigos tonéis de vinho e azeite do posterior armazém, que aqui passam a servir como um espaço misto entre a exposição do Centro de Interpretação e a memória dos antigos armazéns, preservando-se os lagares e os tanques onde se guardavam o vinho e o azeite.

Representando-se como espaços menos nobres do edifício, temos na maior antecâmara uma passagem pela qual se pode aceder aos espaços técnicos deste centro interpretativo. Estes espaços acabam por servir como um dos elementos caracterizadores do pátio que se desenvolve em patamares. Servindo a cobertura deste volume como base ao patamar mais elevado deste pátio. Por entre estes espaços técnicos podemos encontrar um espaço de cargas e descargas, oficinas de trabalho e conservação, reserva de peças e zonas de montagem e desmontagem de exposição.

Ainda no espaço de exposição das embarcações, temos uma passagem que nos transporta para a loja e cafetaria do centro interpretativo. Estes dois espaços funcionam como um único núcleo, onde duas arcadas fazem a comunhão entre os espaços. Na zona da cafetaria, temos uma escada que permite aceder ao piso superior onde nos deparamos com uma mezanino no meio, e nas extremidades temos dois espaços ligados à literatura. Do lado esquerdo uma pequena livraria e do lado direito um espaço memória do Romeu Correia, escritor que neste mesmo espaço terá vivido durante os seus tempos de juventude.

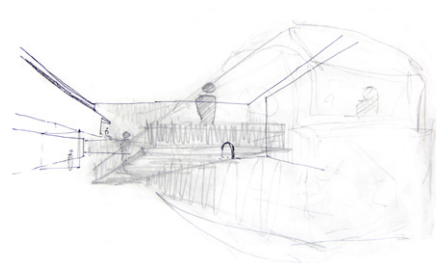


Fig. 272. Vista tomada do interior da nave
Fonte: Do Autor

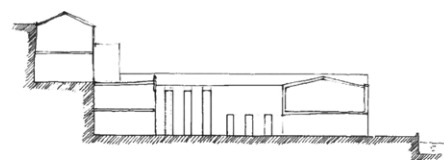


Fig. 273. Corte a representar a relação entre os espaços técnicos e o pátio
Fonte: Do Autor

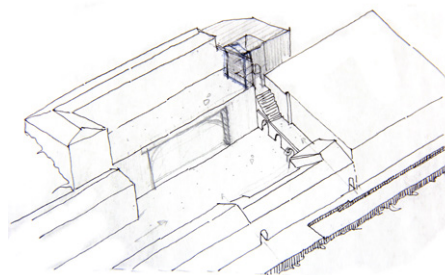


Fig. 274. Axonometria da relação entre o pátio e os espaços técnicos
Fonte: Do Autor



Fig. 275. Axonometria de representação da plataforma
Fonte: Do Autor

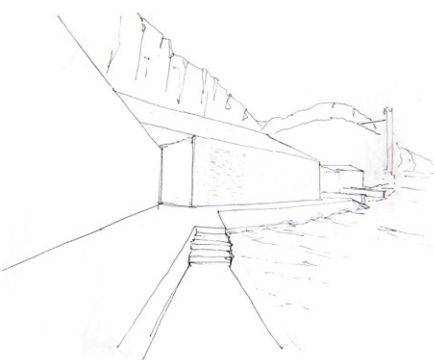
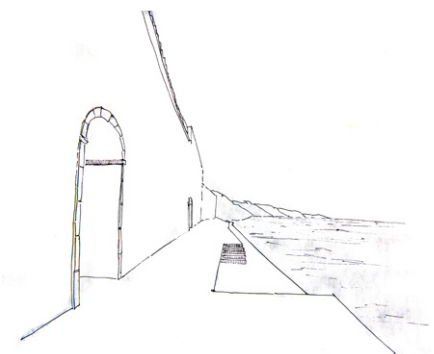


Fig. 276 e 277. Vistas da plataforma em diferentes pontos de acesso
Fonte: Do Autor

Contanto com os espaços referidos, podemos encontrar as instalações técnicas e de gestão deste equipamento, nos espaços que integram o pátio, que se compõe através o muro de entrada, destacando-se o volume de maior altura entre estes conjuntos. Neste elemento podemos encontrar três pisos compostos por espaços de gabinetes e de gestão do equipamento.

Na sua relação com o exterior foram transformados espaços de forma a criar momentos de enfoque na relação do centro de interpretação com o percurso marginal. Destacando-se aqui a plataforma de acesso ao rio, onde a partir da adaptação das escadas que teriam servido de cais privativo, é agora criado a partir destas um acesso a esta plataforma que agarra o cais. No momento de saída do centro de interpretação, formada uma derivação no paredão, e aí adicionada uma nova escada de acesso à plataforma. Este desencontro criado no percurso e a forma como o caminho se abre no espaço de entrada neste equipamento, são assim detalhados de forma a criar momentos de exceção da relação do percurso marginal aquando interseta os pontos entrada e saída do centro de interpretação. Por si, estes momentos ajudam a determinar a forma com a plataforma inferior que formaliza no percurso assim como acaba por agarrar o paredão, compondo um início meio e fim, estando diretamente relacionado com a utilidade deste edifício singular.

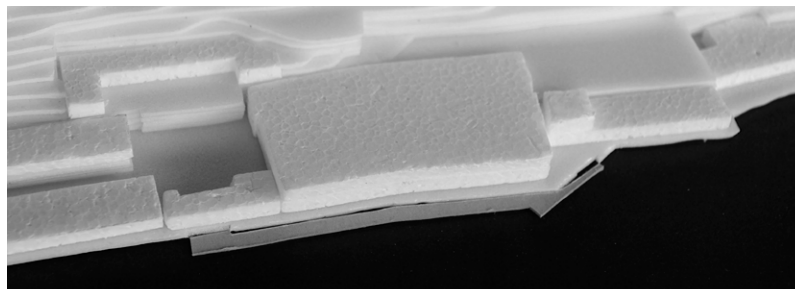


Fig. 278. Maquete 1:1000 de relação entre plataforma e paredão
Fonte: Do Autor

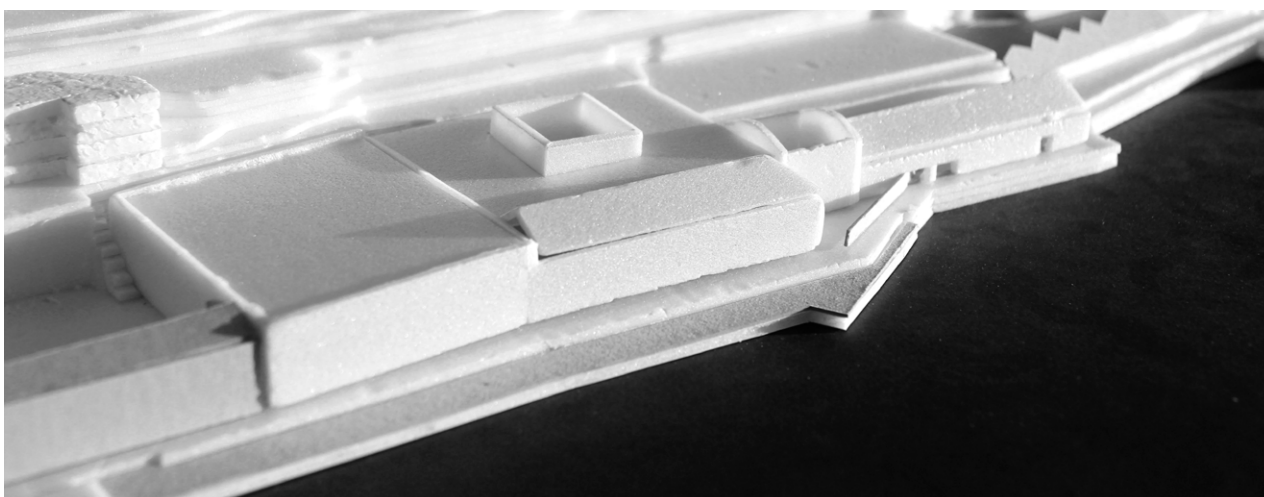


Fig. 279. Maquete 1:500 de relação entre a plataforma e o paredão
Fonte: Do Autor

8.4 Espaço Memória dos Cais do Ginjal

Como último momento, foi desenvolvido nas cotas superiores deste espaço, ao qual se acede através de duas escadas, uma situada no pátio e outra adjacente à entrada secundária no centro de interpretação, um momento de evocação memorial ao Cais do Ginjal.

Tendo como tema base uma evocação à memória industrial dos espaços que compreenderam o Cais do Ginjal, entendeu-se assim criar um espaço dividido em três momentos, cada um destes correspondendo a elementos com a água, o ferro e a pedra, que representem em matéria esta memória.

Explora-se assim o espaço, circundados por grandes volumes que resultam da desmaterialização da matéria, e que apresentam uma altura não maior que 2,50m, de modo a não tornar esta espaço claustrofóbico, mas sólido o suficiente para transmitir uma sensação de atmosfera. Revestidos a betão, encontramos um lugar pelo qual podemos percorrer e passamos por três espaços onde a matéria da pedra, do ferro e da água moldam o espaço. Desta operação resultam pequenos resguardos nos quais podemos experimentar um momento de memória e contemplação.

Interpretando um pouco a aplicação feita por Tadao Ando no museu de arte Chichu na ilha de Naoshima, no Japão, em que pequenos pátios compostos por pedra caracterizam uma atmosfera imposta pela simplicidade das formas e da matéria. Ou como Eduardo Chillida desmaterializa a praça de Los Fueros, em Vitoria, Países Bascos, onde pequenos nichos nos resguardam ao subnível.

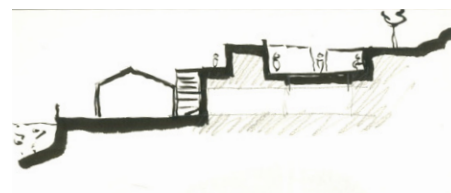


Fig. 280. Axonometria do espaço memória
Fonte: Do Autor

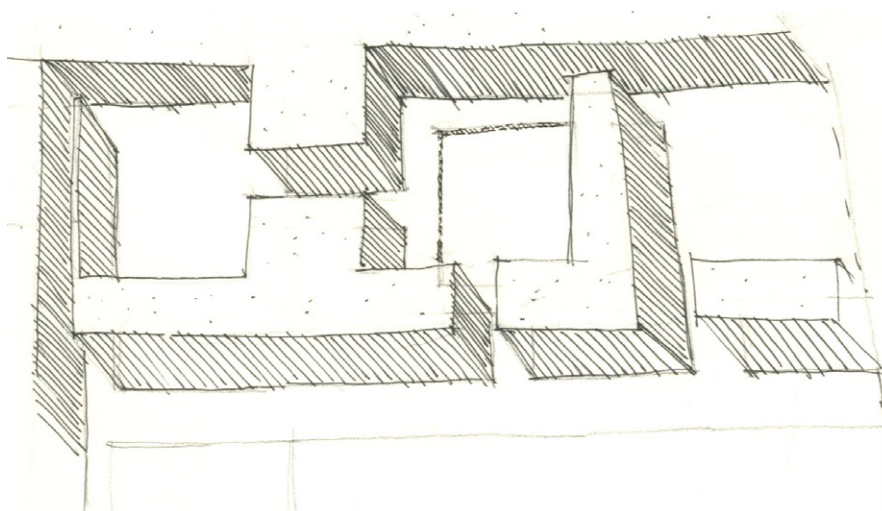


Fig. 281. Ambiente do espaço memória
Fonte: Do Autor

Fig. 282. Estudo de luz a meio do dia
Fonte: Do Autor

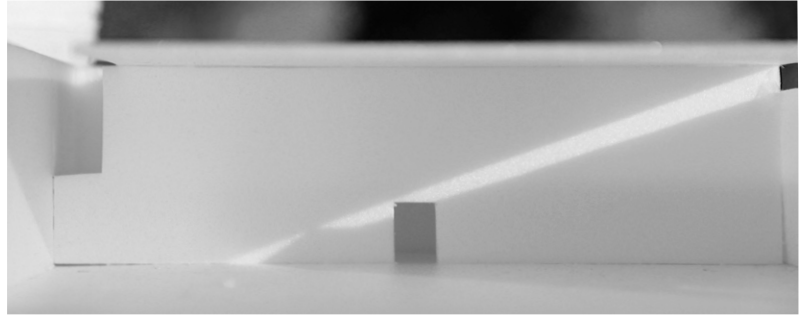


Fig. 283. Maquete piso superior
Fonte: Do Autor

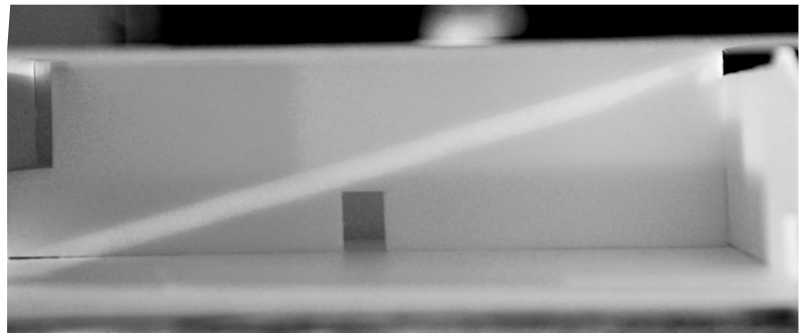


Fig. 284. Estudo de luz na maquete
Fonte: Do Autor

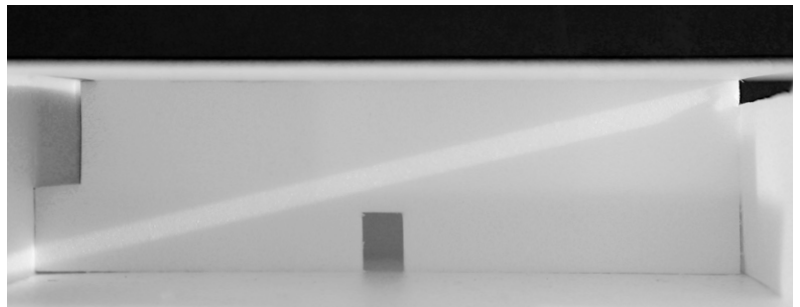
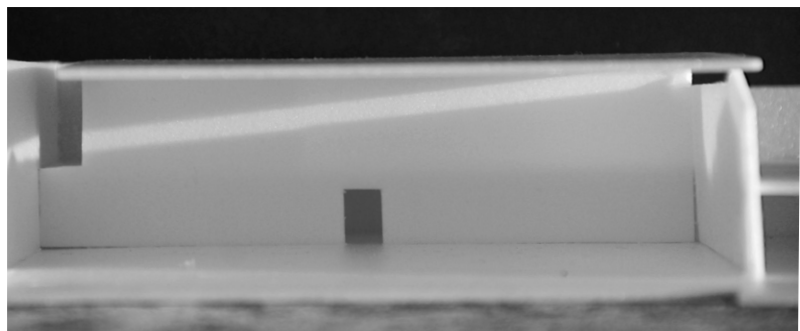


Fig. 285. Estudo da luz em maquete ao final do dia
Fonte: Do Autor



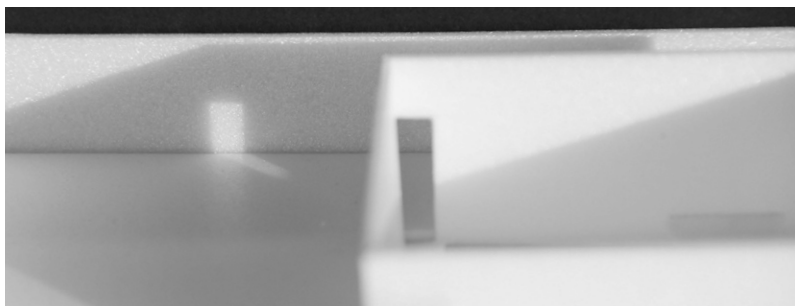


Fig. 286. Estudo de luz em maquete
Fonte: Do Autor

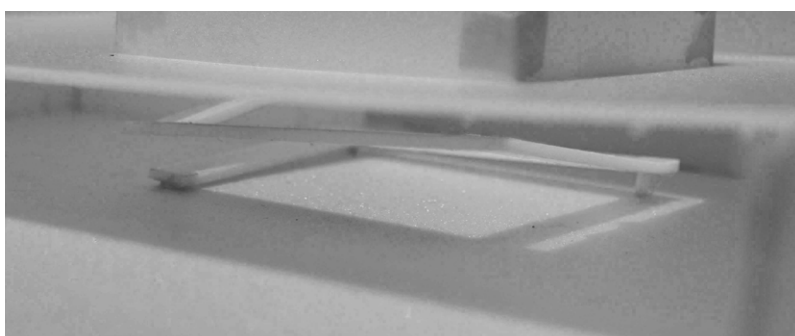


Fig. 287. Estudo de luz em maquete
Fonte: Do Autor

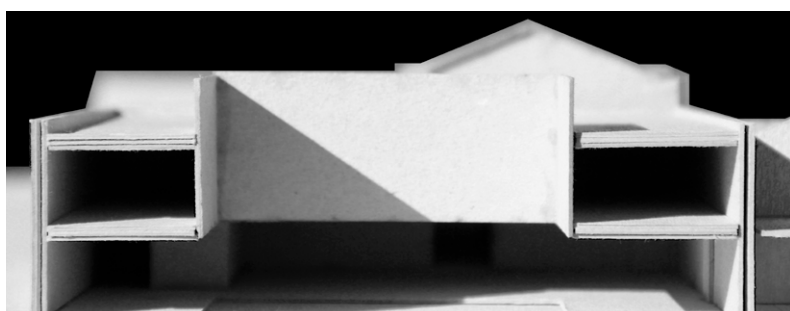


Fig. 288. Rampa enquadrada na abertura da cobertura
Fonte: Do Autor



Fig. 289. Estudo de luz em maquete
Fonte: Do Autor

9.CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Almada é um território cuja relação Cidade-Rio se perdeu no tempo. Após um processo faseado de ocupações portuária, industrial e pós-industrial, que glorificaram as Frentes Ribeirinhas deste território, ocorre uma abrupta desafetação do mesmo, o que despoletou o uso destes espaços e os tornou obsoletos. Enfrentamos agora uma realidade envelhecida e abandonada que se desarticula com um tecido urbano consolidado.

As propostas de estratégia de intervenção territorial, assim como o projeto de intervenção aproximada ao território, e consequentemente o objeto de arquitetura, surgem neste PFM como formas de resposta às problemáticas que se enfrentam na atualidade territorial de Almada e da sua Frente Ribeirinha. Deste modo, a abordagem de intervenção no território surge sempre tendo em conta uma solução de integração urbana que apoie modelos de ligação entre a cidade de Almada e o plano do rio Tejo.

A transformação destas frentes industriais abandonadas e a transposição das barreiras existentes entre os planos terrestres e fluviais, constituem abordagens de reutilização do espaço a novos programas e usos. Aqui a inserção de passadiços, percursos assistidos e até mesmo o tratamento do corredor ribeirinho compreendem uma transformação da paisagem industrial, onde esta não perde a sua identidade, mas inclui uma simbiose com a imagem da cidade de Almada. Da mesma forma as práticas de Regeneração Urbana na frente do Cais do Ginjal e de Cacilhas reutilizam os armazéns e espaços existentes para novos programas e usos, articulando pequenos espaços públicos ao longo do percurso marginal, os quais incentivam a ligação entre estes espaços propostos e a cidade pré-existente. Estas operações permitem uma nova conexão entre o território, assim como fundamentam uma nova centralidade com potencialidade de ligação entre territórios, entre margens e entre pessoas.

Assim, entende-se que se adotaram estratégias de intervenção que solucionam o problema de relação de Cidade-Rio existente no tecido urbano de Almada, tal como se abordaram diferentes formas de intervenção no território que solucionam o novo papel destes lugares às novas funções e programas e às dinâmicas de articulação de espaços, que não deixam de respeitar o património e paisagem industrial destas Frentes Ribeirinhas nem a imagem da cidade de Almada.

Deve-se de referir que as temáticas e as análises estudadas e elaboradas ao longo deste processo, contribuíram para uma melhor perceção da forma como o território da cidade de Almada se desenvolveu, também para a compreensão como as práticas de intervenção urbana e arquitetónica conseguem valorizar a identidade e imagem inerente a este território.

Estudando a história da cidade e como esta se foi assentando, podemos compreender como surge, cresce e se consolida no território. Este método permite-nos verificar como a cidade funciona e quando surgiram as problemáticas enfrentadas neste trabalho, para que podessemos melhor entender como intervir no território, que potencialidades se podem valorizar, desde elementos patrimoniais a espaços públicos, e como se pode utilizar a própria cidade para solucionar problemas de integração do tecido urbano.

Nas componentes de Reutilização, aprofundou-se a complexidade projetual que se aborda na intervenção em objetos arquitetónicos que serviram uma função, a um novo uso completamente diferente do original. Contribuindo aqui o desafio de tentar manter a identidade original do objeto, mas confinando uma realidade diferente ao seu interior.

Nos percursos, ao entender como o caminhar e experienciar o espaço provoca uma transformação tanto da paisagem como em lugares pontuais de passagem, podemos adotar formas de intervir no território que integrem novas formas de viver e ver a cidade.

Numa visão de futuro sobre o território é de realçar que Almada, estando na “outra margem”, compreende uma história de relação com o rio tão forte como outras que se compreendem no estuário do Tejo, no entanto, estando virada para o interior e pela descaraterização ribeirinha da qual veio a sofrer, esta importância perdeu-se no tempo. Temos assim, um espaço central ao território estuarino do Tejo, com grandes estruturas industriais e portos à espera de recuperar a sua monumentalidade no território.

BIBLIOGRAFIA

ADRÃO, José; **CARVALHO**, Ricardo (2007) – *Lugares em Espera: Frentes Ribeirinhas in Vazios Urbanos*, *Trienal de Arquitectura de Lisboa*. 1ª ed, Lisboa, Caleidoscópio, pp. 151 – 165.

AML ESTUARIUM (2007) – Frente Ribeirinha da Cidade de Almada – Estratégias de Mudança. Lisboa, *Frentes Ribeirinhas – cadernos especiais*, pp. 1 – 12.

ANTUNES, Luis; **SANTOS**, Maria dos (1996) – *2ª Jornadas de Estudos Sobre o Concelho de Almada*. 1ª ed. Almada, Camara Municipal de Almada.

ALMEIDA, Diana Neves (2009) – *Planeamento e Gestão de Frentes de Água: A Frente Ribeirinha Norte de Almada, Novos Espaços, Novos Tempos*. Tese de Mestrado. Lisboa, Faculdade de Letras: Departamento de Geografia – Universidade de Lisboa.

ASCHER, François (2010) – *Novos Princípios do Urbanismo e Novos Compromissos Urbanos, um léxico*. 1ª ed. Lisboa, Livros Horizonte.

BAEZA, Campos (2013) – *Pensar com as mãos*. 2ª ed. Casal de Cambra, Caleidoscópio.

BAPTISTA, Luís Santiago (2014) – Ruínas Habitadas, Atravessamento entre a contemplação poética e a intervenção crítica. *Revista arqa – Arquitectura e Arte, Ruínas Habitadas*. Nº112, pp. 22-23.

BELO, Ruy (1997) – *O Problema da Habitação*. 4ª ed. Lisboa, Editorial Presença.

BESSE, Jean-Marc (2013) – *Estar na paisagem, habitar, caminhar*. In Isabel Lopes Cardoso (coord.) – *Paisagem e Património: Aproximações Pluridisciplinares*. 3ª ed. Porto, Dafne Editora.

CARERI, Francesco (2016) – *WALKSCAPES, O Caminhar como Prática Estética*. 1ª ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gil.

CHING, Francis D. K. (2010) – *Arquitectura: Forma, Espacio y Orden*. 3ª ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gil.

CHOAY, Françoise (2017) – *Alegoria do Património*. 2ª ed. Lisboa, Edições 70.

COSTA, João Pedro (2004) – “Multifunctional Land Use in the Renewal of Harbour Areas: Patterns of Physical Distribution of the Urban Function”. Barcelona, *On the Waterfront*. n.º 6.

COSTA, João Pedro (2013) – *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas: As Frentes de Água*. 1ª ed. Lisboa, Livros Horizonte.

COUCH, Chris; **FRASER**, Charles (2003) – *The European Context and Theoretical Framework*. Blackwell Publishing: Oxford.

CULLEN, Gordon (2009) – *Paisagem Urbana*. 1ª ed. Lisboa, Edições 70.

DIAS COELHO, Carlos (2013) – O Tecido. Leitura e interpretação. In Carlos Dias Coelho (coord.) – *Os Elementos Urbanos. Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa*. 1ª ed. Lisboa, Argumentum, pp. 12 – 35.

DIAS COELHO, Carlos et al. (2013) – *Os Elementos Urbanos. Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa*. 1ª ed. Lisboa, Argumentum.

DIAS COELHO, Carlos et al. (2014) – *O Tempo e a Forma. Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa*. 1ª ed. Lisboa, Argumentum.

FERNANDES, André; **PINTO**, Mário (2013) – *A diversidade de Embarcações Tradicionais do Estuário do Tejo: contributos para a compreensão da sua evolução funcional*. Lisboa, Instituto da Dinâmica do Espaço da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade de Lisboa.

FERNANDES, André (2014) - *Dinâmicas de Revitalização de Frentes Ribeirinhas no Período Pós-Industrial: o Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo*. Tese de Doutoramento. Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.

FERNANDES, Sérgio Padrão (2013) – O Traçado. O Sítio e a forma da cidade. In Carlos Dias Coelho (coord.) – *Os Elementos Urbanos. Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa*. 1ª ed. Lisboa, Argumentum, pp. 36 – 57.

FERNANDES, Sérgio Padrão (2014) – *Génese e Forma dos Traçados das cidades portuguesas: Morfologia, Tipologia e Sedimentação*. Tese de Doutoramento. Lisboa, Faculdade de Arquitetura – Universidade de Lisboa.

FERREIRA, Vítor (1997) – *Lisboa – A Metrópole e o Rio: Centralidade e Requalificação das Frentes de Água*. 1ª ed. Lisboa, Editorial Bizâncio.

FIGUEIRAS, Catarina (2017) - (Re)Parar na Arquitectura. Revista arqa – *Arquitectura e Arte, [RE] USAR*. Nº125, pp. 24-25.

GOITIA, Fernando (2010) – *Breve História do Urbanismo*. 8ª ed. Lisboa, Editorial Presença.

HERWITZ, Daniel (2010) - *The Monumental in Ruins*. Londres, Duke University Press.

HILLMAN, James (1980) – *The City as Dwelling: Walking, Sitting, Shaping*. Texas. Center for Civic Leadership, University of Dallas.

HOYLE, Bryan (1996) – *Cityports, Coastal Zones and Regional Change, International Perspectives on Planning and Management*. 1ª ed. Inglaterra, John Wiley & Sons.

IGESPAR (2010) – KITS – *PATRIMÓNIO | KIT03: Património Industrial*. Documento Definitivo, versão 1.1. Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Lisboa.

JORDAN, R. Furneaux (1985) – *Western Architecture, A Concise History*. 2ª ed. Toledo, Thames and Hudson.

KOSTOF, Spiro (2009) – *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*. 2ª ed. London, Thames&Hudson.

KUNDERA, Milan (2012) – *A Imortalidade*. 6ª ed. Alfragide, Publicações Dom Quixote.

LAMAS, José (1999) – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 2ª ed. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

Le Corbusier (2008) – *Maneira de Pensar o Urbanismo*. 4ª ed. Sintra, Publicações Europa-América.

LYNCH, Kevin (2009) – *A Imagem da Cidade*. 1ª ed. Lisboa, Edições 70.

MARQUES, Carlos (2015) – *Planeamento Cultural Urbano em Áreas Metropolitanas, Revitalização dos Espaços Pós-Urbanos*. 1ª ed. Casal de Cambra/Sintra, Caleidoscópio – Edição e Artes Gráfica, SA.

MARSHALL, Richard (2004) – *Waterfronts in Post-Industrial Cities*: Taylor & Francis.

MASCARENHAS, Jorge (2012) – *Sistemas de Construção: XIII – Reabilitação Urbana*. 1ª ed. Lisboa, Livros Horizonte.

MEYER, Han (1999) – *City and Port: The Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam*. 1ª ed. Utrecht, International Books.

MONTEYS, Xavier et al (2012) – *Rehabitar en nueve episodios*. Madrid, Lampreave.

MOREIRA, Maria da Graça (2007) – *Requalificação urbana: Alguns conceitos básicos*. Lisboa, Artitextos. n.º 5, pp. 117-129.

MOURA, Dulce; **ISABEL**, Guerra; **SEIXAS**, João; **FREITAS**, Maria João (2006) - *A Revitalização Urbana: Contributos para a definição de um conceito operativo*. Lisboa, DINÂMIA'CET. n.º 182.

PEREIRA, Nuno Teotónio (2004) – *Arquitectura e Cidadania*. 1ªed. Lisboa, Quimera.

PINTO, Pedro (2007) – *A Cidade Fluvial em Portugal: Contributos para a Integração de Cidade Rio*. Dissertação de Mestrado. Lisboa, Instituto Superior Técnico – Universidade de Lisboa.

PORTAS, Nuno (1998) – *Cidades e Frentes e Água / Cities and Waterfronts*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

PORTAS, Nuno (2012) – *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. 1ª ed. Lisboa, Gulbenkian.

RIBEIRO, Orlando (1994) – *Opúsculos Geográficos. Volume V – Temas Urbanos*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

ROBERTS, Peter (2005) – *The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration*. Londres, Sage Publications.

RODRIGUES, Jorge Martins (1999) – *A Expansão Programada de Lisboa para a Margem Sul: Almada 1938 – 1950*. Tese de Mestrado. Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa – Instituto Universitário de Lisboa.

ROSALINO, Rui (2017) – Reabilitação, Praxis Medicinal da Arquitectura. *Revista arqa – Arquitectura e Arte, [RE] USAR*. Nº125, pp. 26-27.

ROSSI, Aldo (2016) – *A Arquitetura da Cidade*. 1ª ed. Lisboa, Edições 70.

SERRANO, Ana Catarina (2010) – *Reconversão de Espaços Industriais: Três projectos de intervenção em Portugal*. Tese de Mestrado. Lisboa, Instituto Superior Técnico – universidade de Lisboa.

SILVA, Marisa (2016) – *Paisagem Industrial em Transformação: Reconversão da Área Envolvente da Antiga Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau em Espaço Público Cais do Ginjal, Almada*. Teses de Mestrado. Lisboa, Instituto Superior de Agronomia – Universidade de Lisboa.

SILVA, Nádia (2011) – *Propor Sobre o Existente: Projecto de Ampliação de Estrutura Industrial para Museu do séc.XXI*. Tese Mestrado. Lisboa, Faculdade de Arquitectura - Universidade de Lisboa.

SOARES, Maria Fernanda Martins; **FERREIRA**, Vitor Wladimiro (1999) – *Grande Dicionário Enciclopédico*. Clube Internacional do Livro, Edição e Comércio de Livros a Credito, Lda. 1ª ed. Alfragide. Edita: S.A.P.E. Madrid.

SOLÀ-MORALES, Manuel de (2008) – *De Cosas Urbanas*. 1ª ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gil.

TÁVORA, Fernando (2008) – *Da Organização do Espaço*. 8ª ed. Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

TOMÉ, Miguel (2002) – *Património e Restauro em Portugal (1920 – 1995)*. 1ªed. Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

ZEVI, Bruno (2004) – *A Linguagem Moderna da Arquitectura*. 3ª ed. Lisboa, Publicações Dom Quixote.

Webgrafia

BAIÃO, Ana (2017) – *Almada dá mais um passo para recuperar o Ginjal*. Disponível em: <<http://expresso.sapo.pt/economia/2017-05-13-Almada-da-mais-um-passo-para-recuperar-Ginjal>> [Consult. 17 jun 2017]

Câmara Municipal de Almada (2011) – Plano Diretor Municipal. Disponível em: <http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericMenuContent&menu_title_generic_qry=BOUI=20162183&menu_generic_qry=BOUI=20162183&genericContentPage_qry=BOUI=6395729&actualmenu=20162183> [Consult. 30 mar. 2016]

Câmara Municipal de Almada (2009) – Estudo de Enquadramento Estratégico Quinta do Almaraz | Cais do Ginjal. Disponível em: <http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=405505270&actualmenu=405503020> [Consult. 30 mar. 2016]

CARRIÇO, Marlene (2015) – *Cais do Ginjal. Da Fortuna à decadência*. OBSERVADOR, Lisboa. Disponível em: <<http://observador.pt/especiais/cais-do-ginjal-da-fortuna-decadencia>> [Consult. 5 maio 2016]

Diário de Notícias (2017) – *Câmara de Almada lança discussão pública do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal*. Disponível em: <<http://www.dn.pt/lusa/interior/camara-de-almada-lanca-discussao-publica-do-plano-de-pormenor-do-cais-do-ginjal-8649365.html>> [Consult. 19 jul 2017]

MACHADO, Mário (2014) – *O "Barracuda" em Cacilhas*. Disponível em: <<http://www.operacional.pt/o-barracuda-em-cacilhas/>> [Consult. 15 ago 2017]

Museu Virtual de Almada. Disponível em: <<http://almada-virtual-museum.blogspot.pt/>> [Consult.. 8 abril 2016]

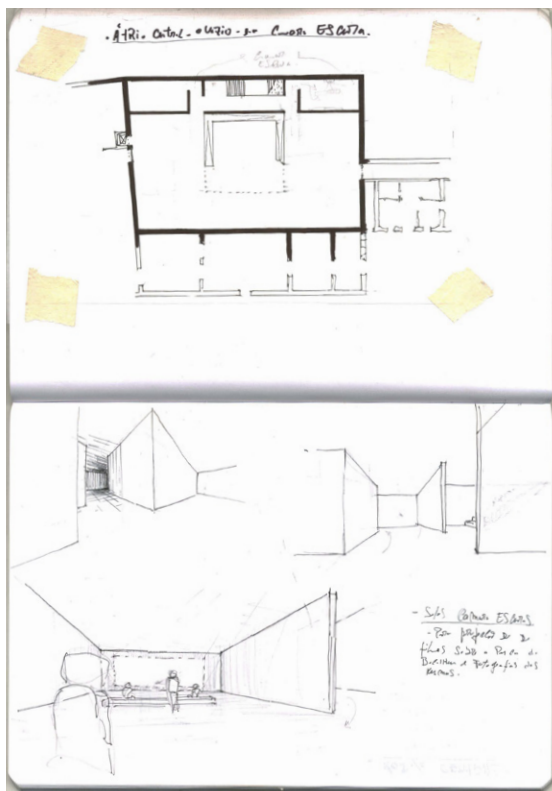
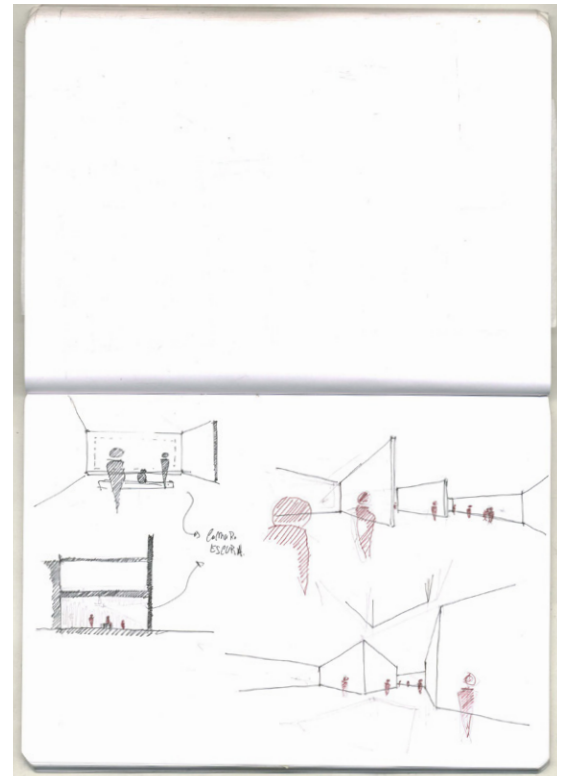
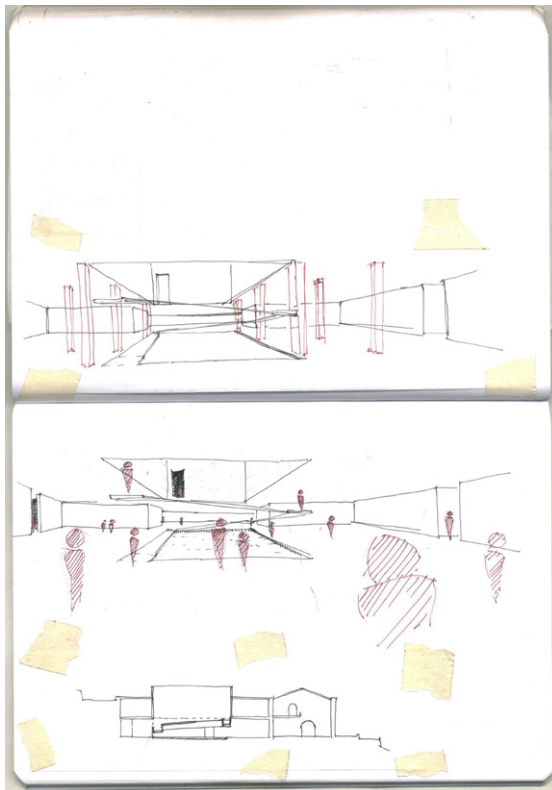
Património Cultural (2014) – *Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz*. Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71707>> [Consult. 15 julho 2017]

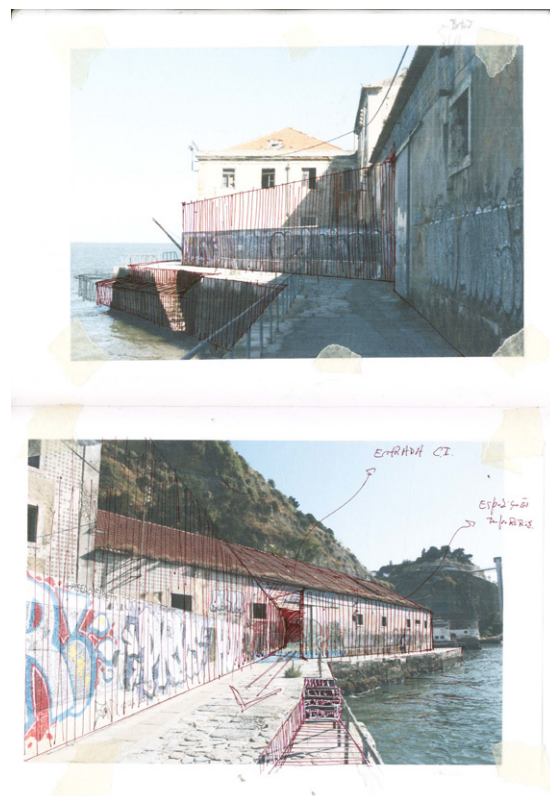
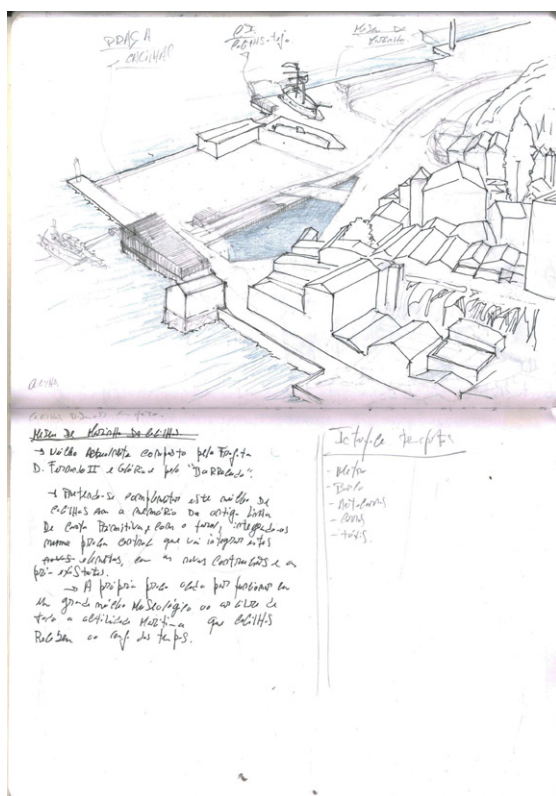
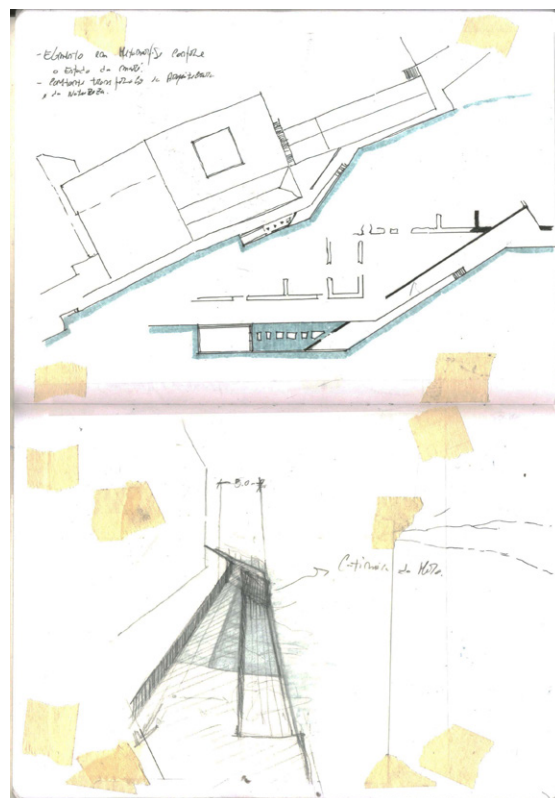
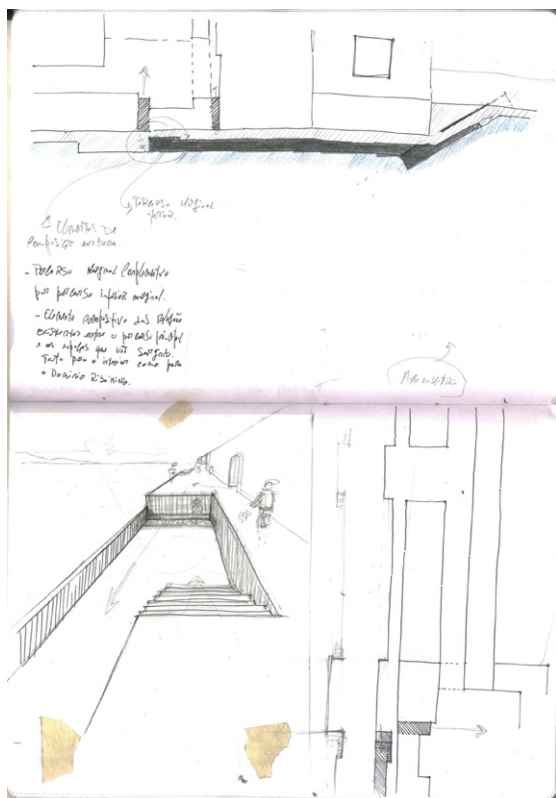
ROBERTS, Peter; **SYKES**, Hugh (2008) – *Urban Regeneration, A Handbook*. Disponível em: <https://books.google.pt/books?id=oR7006MayFAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false> [Consult. 7 fev 2017]

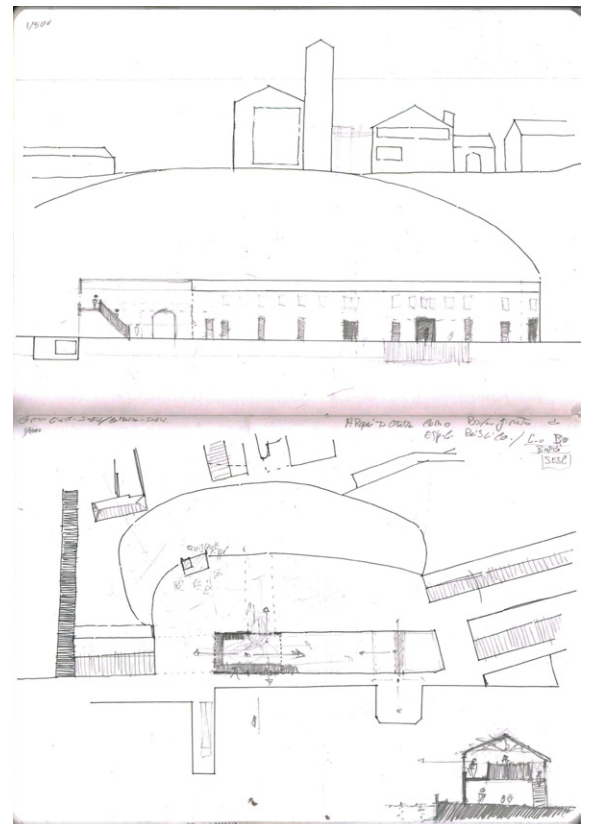
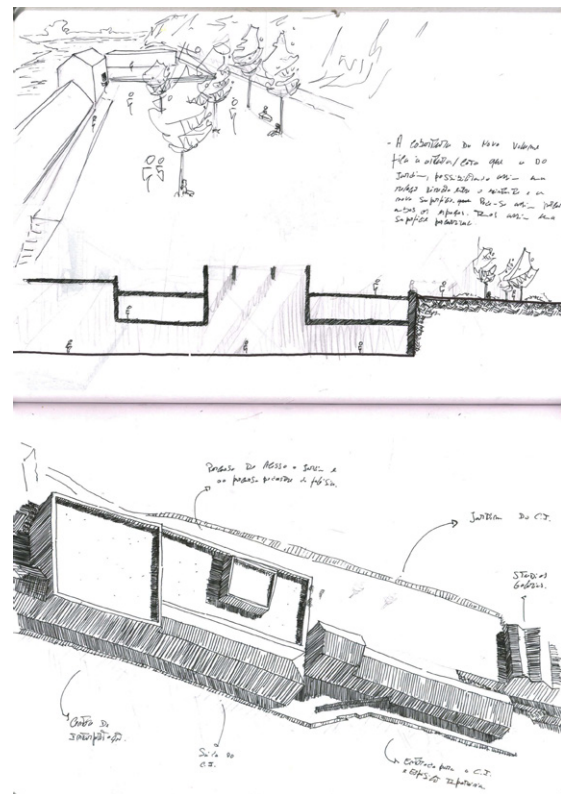
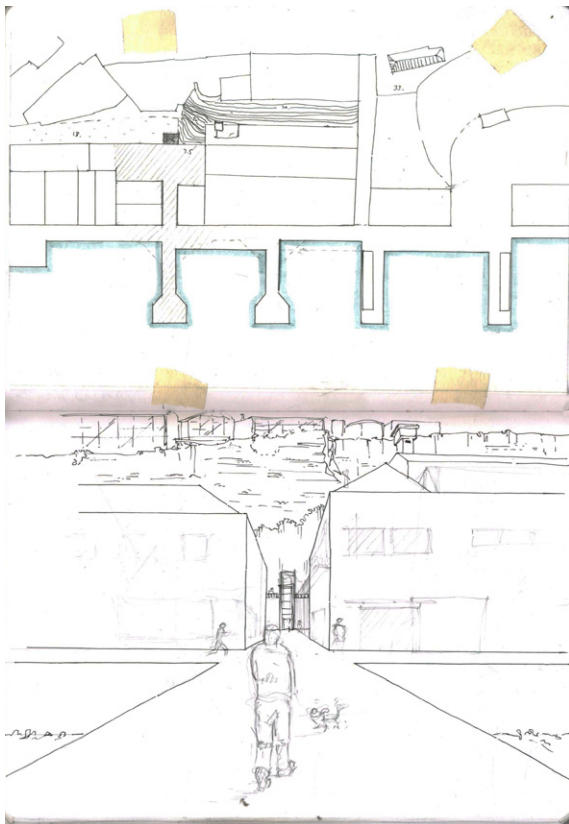
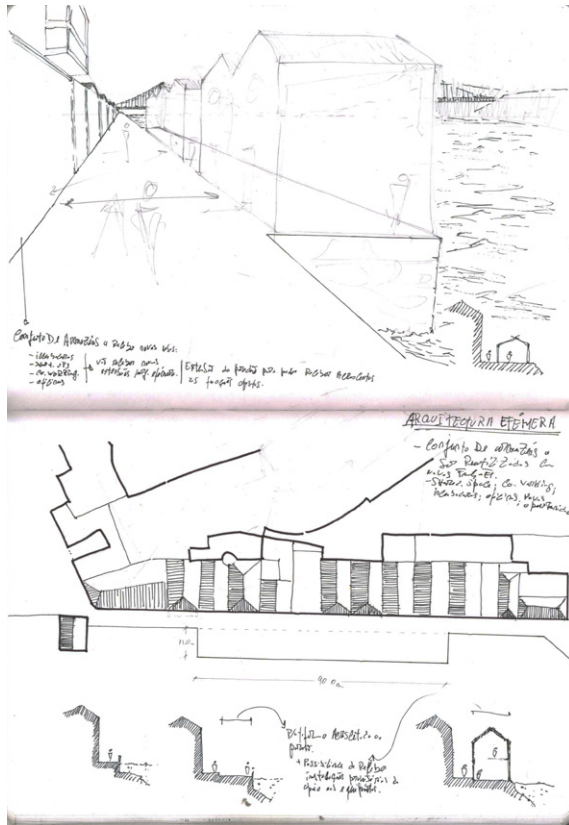
ANEXOS

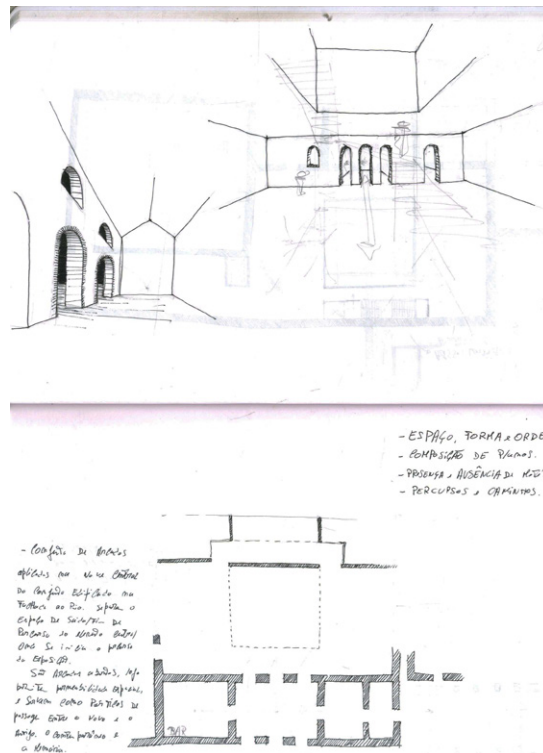
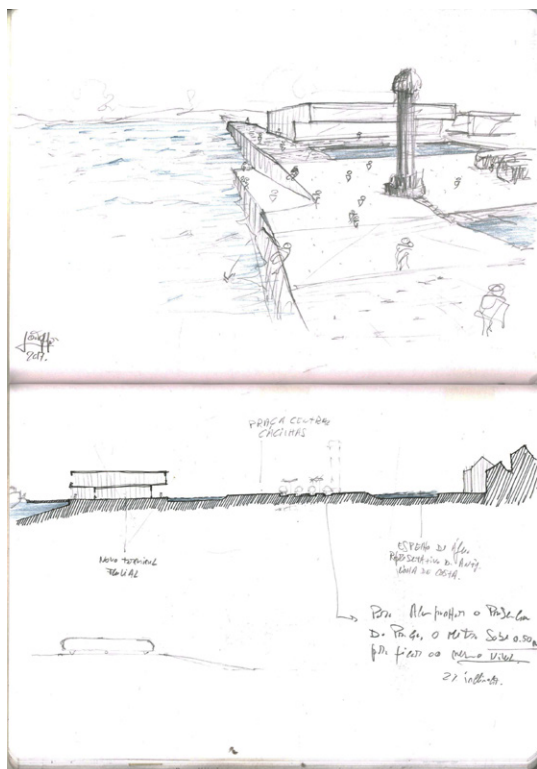
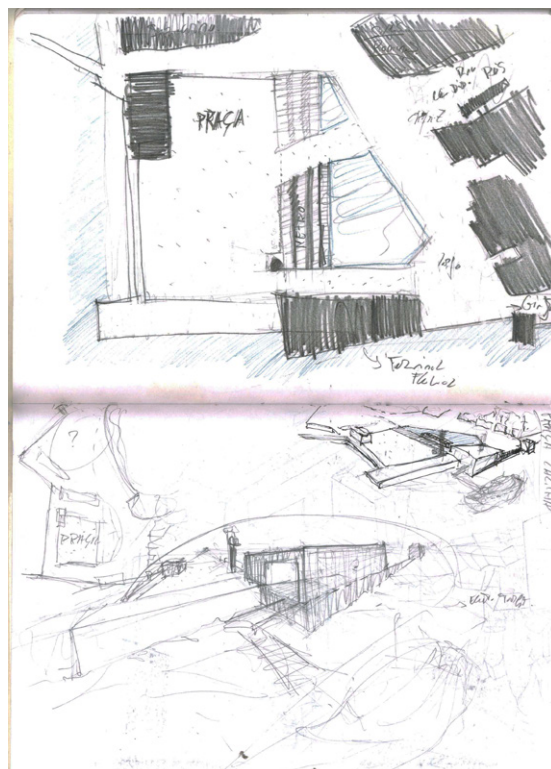
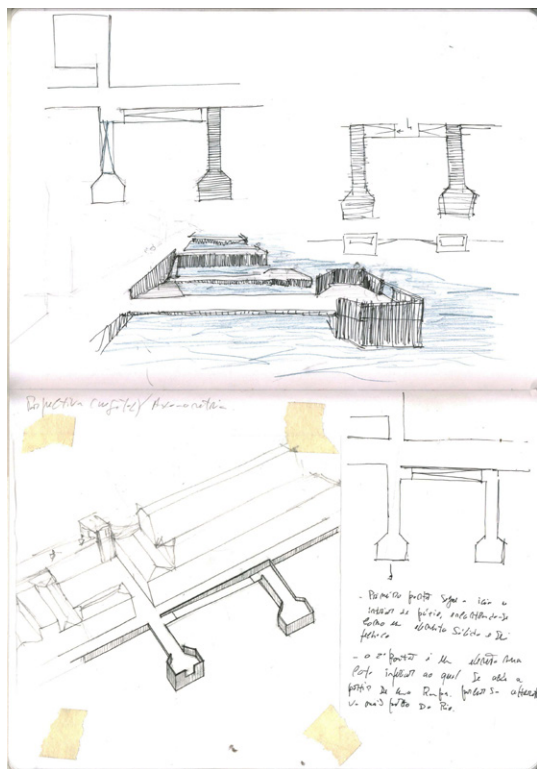
Esquícios de Estudo

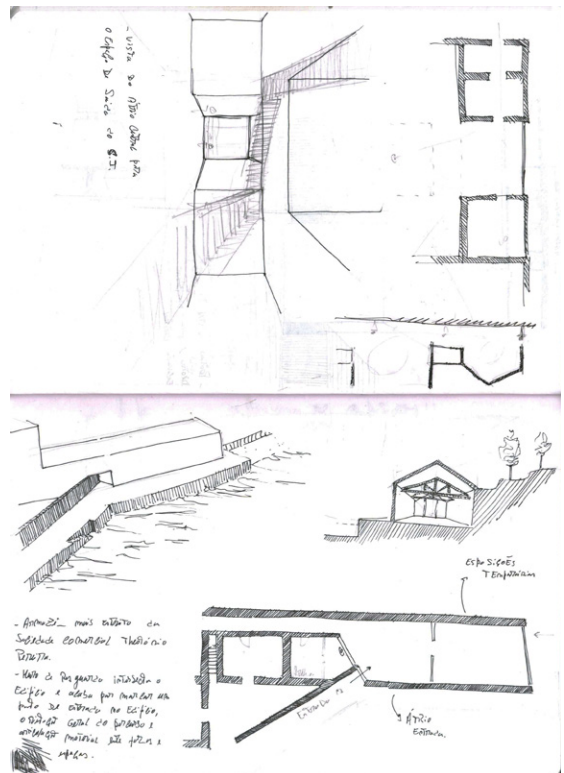
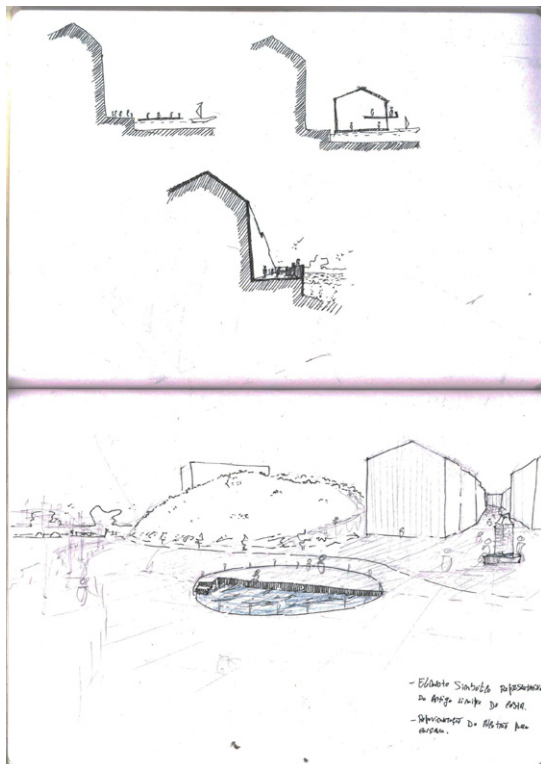
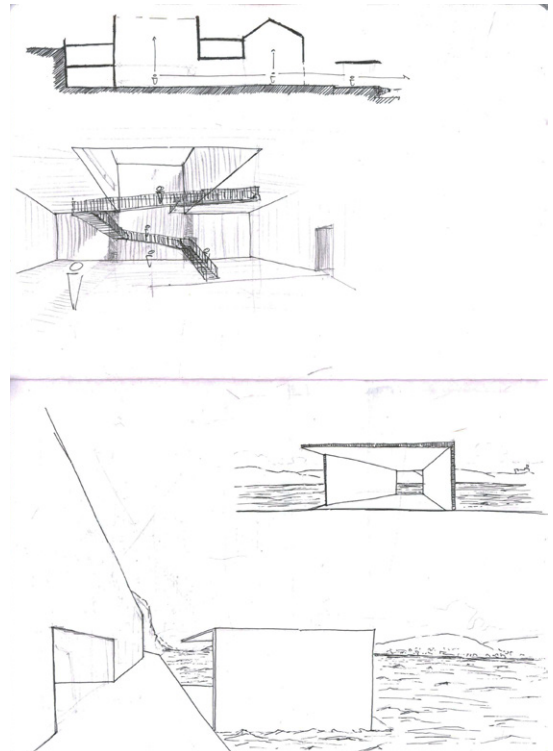
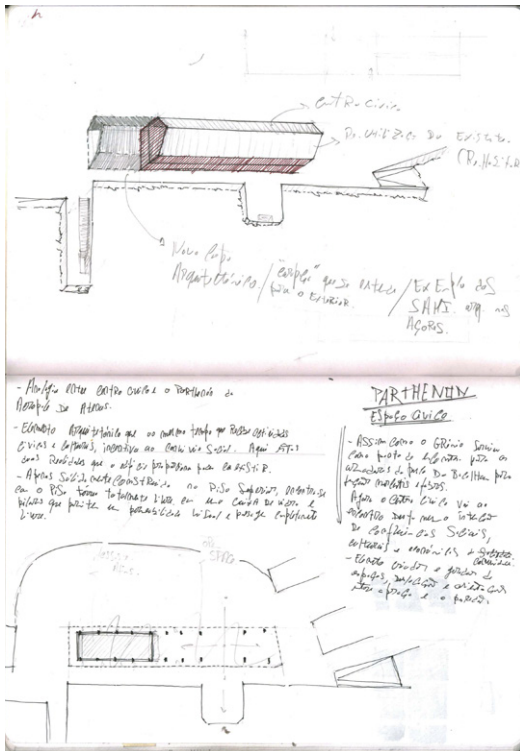
Diário Gráfico

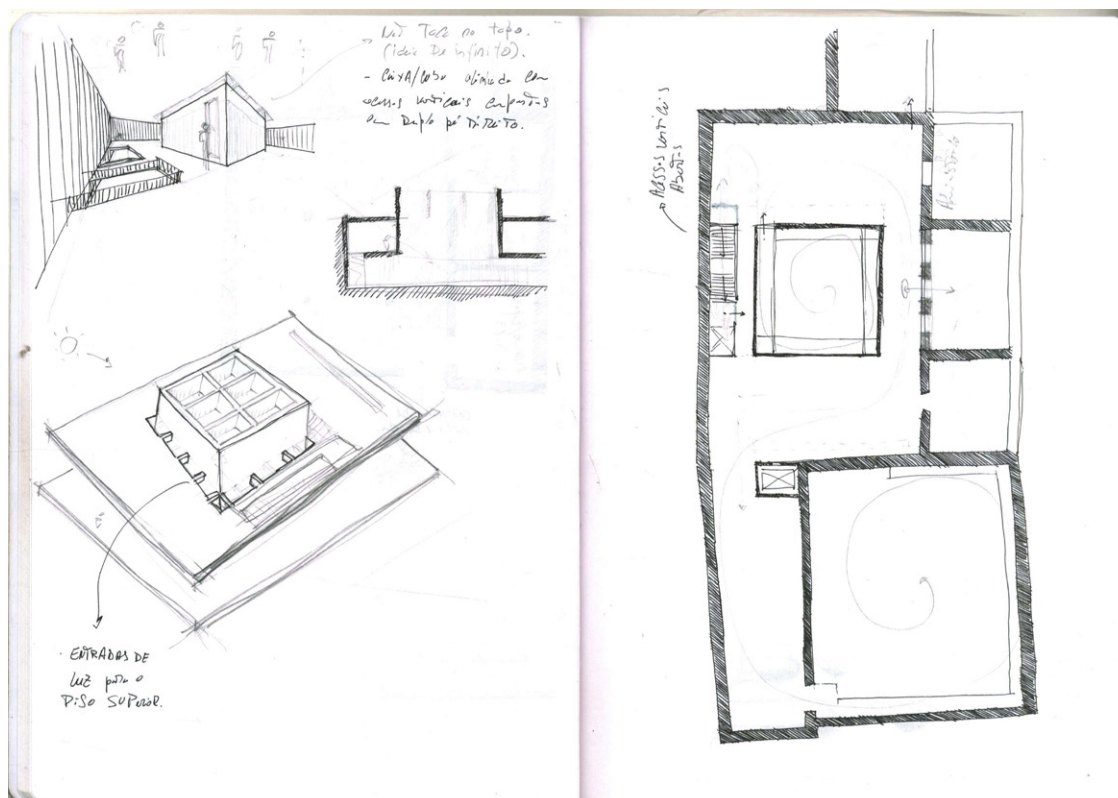
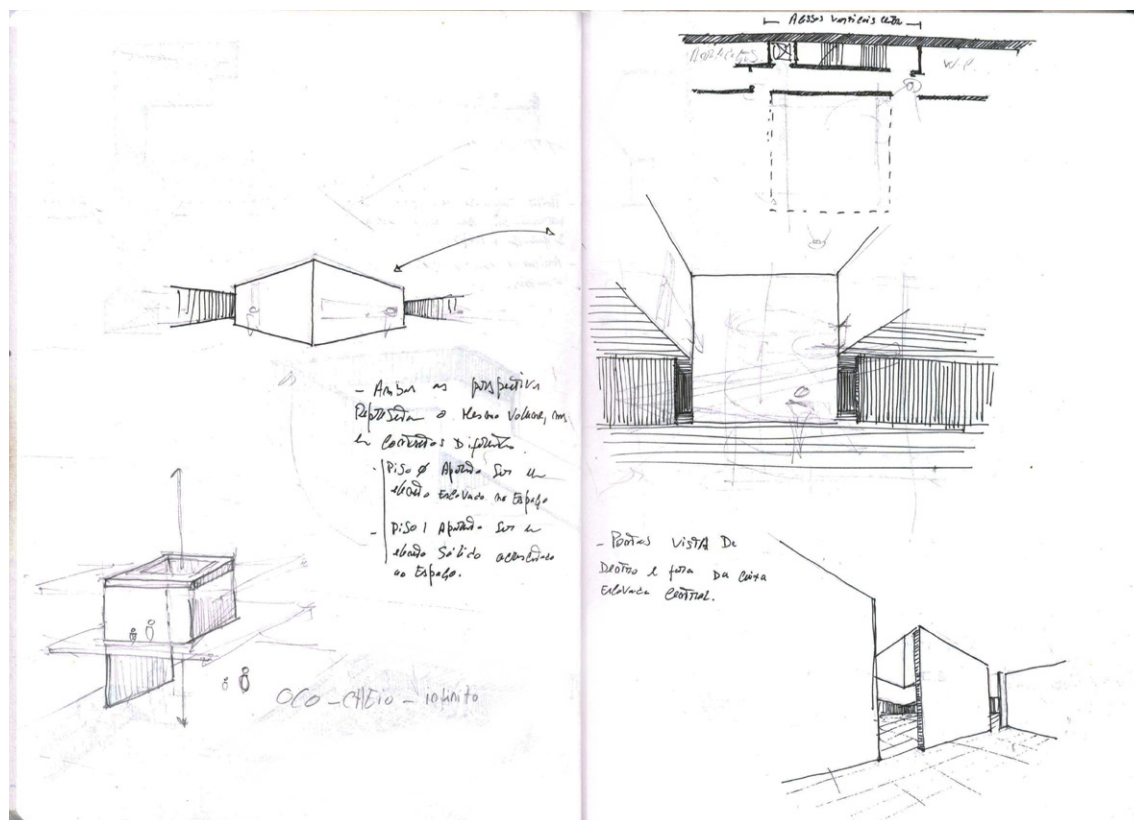


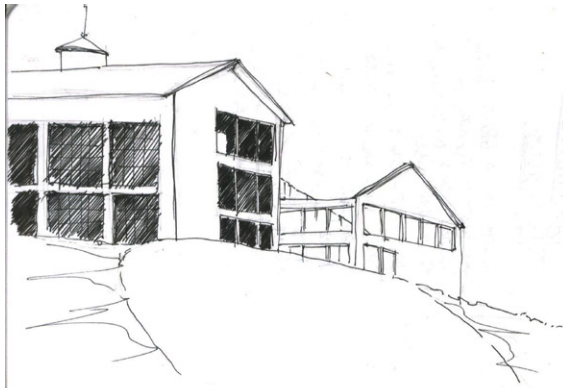




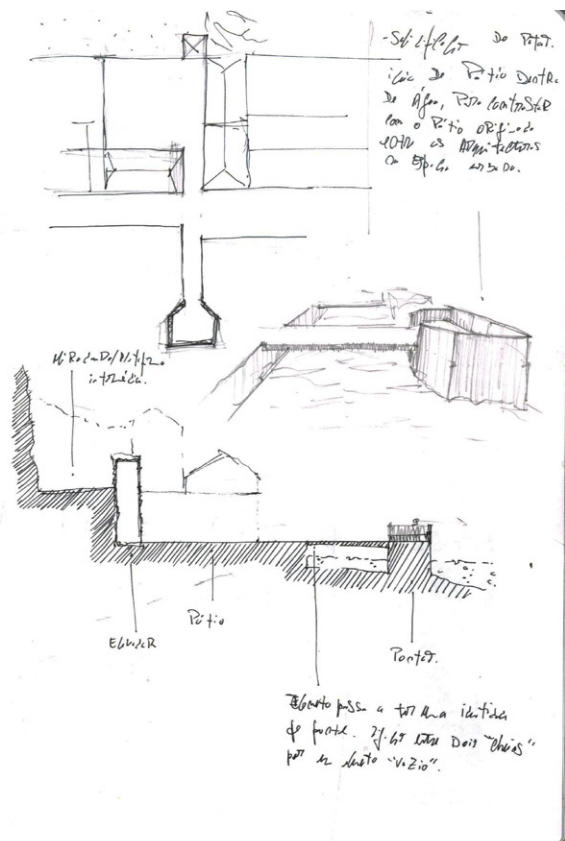
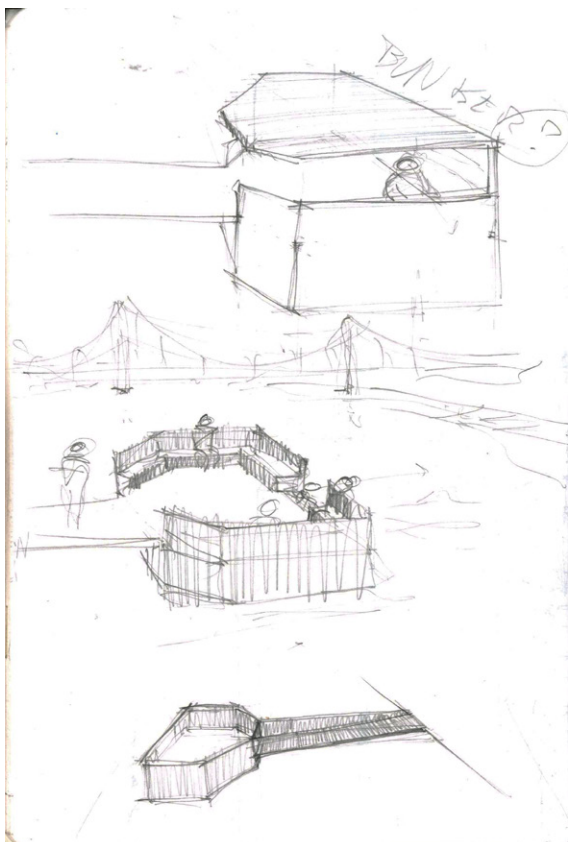
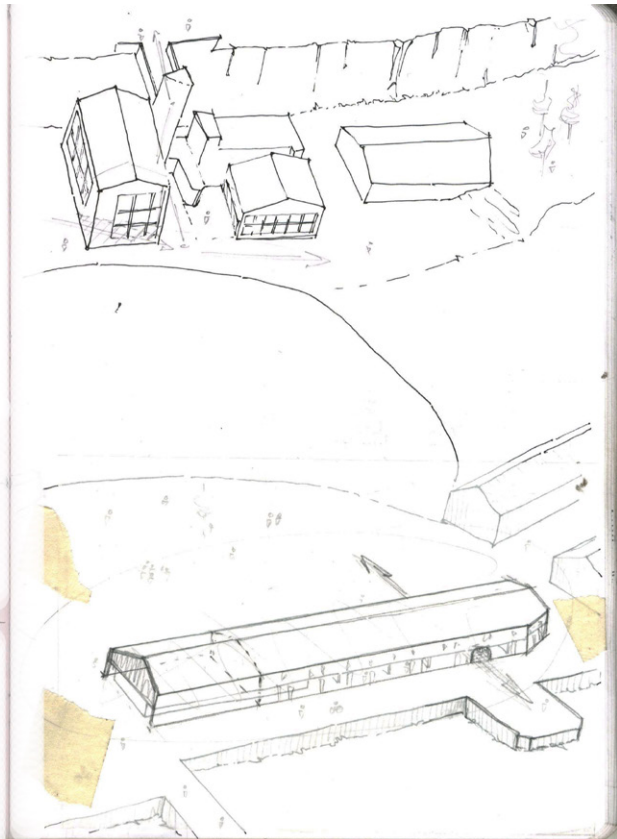


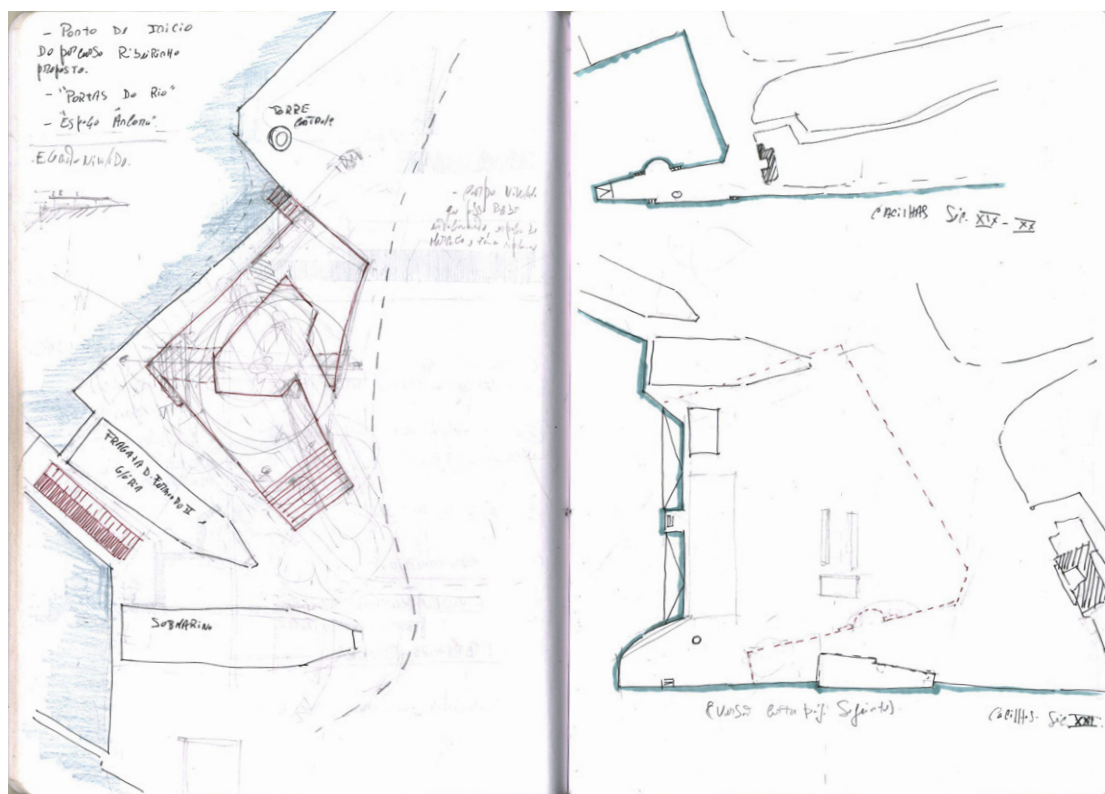
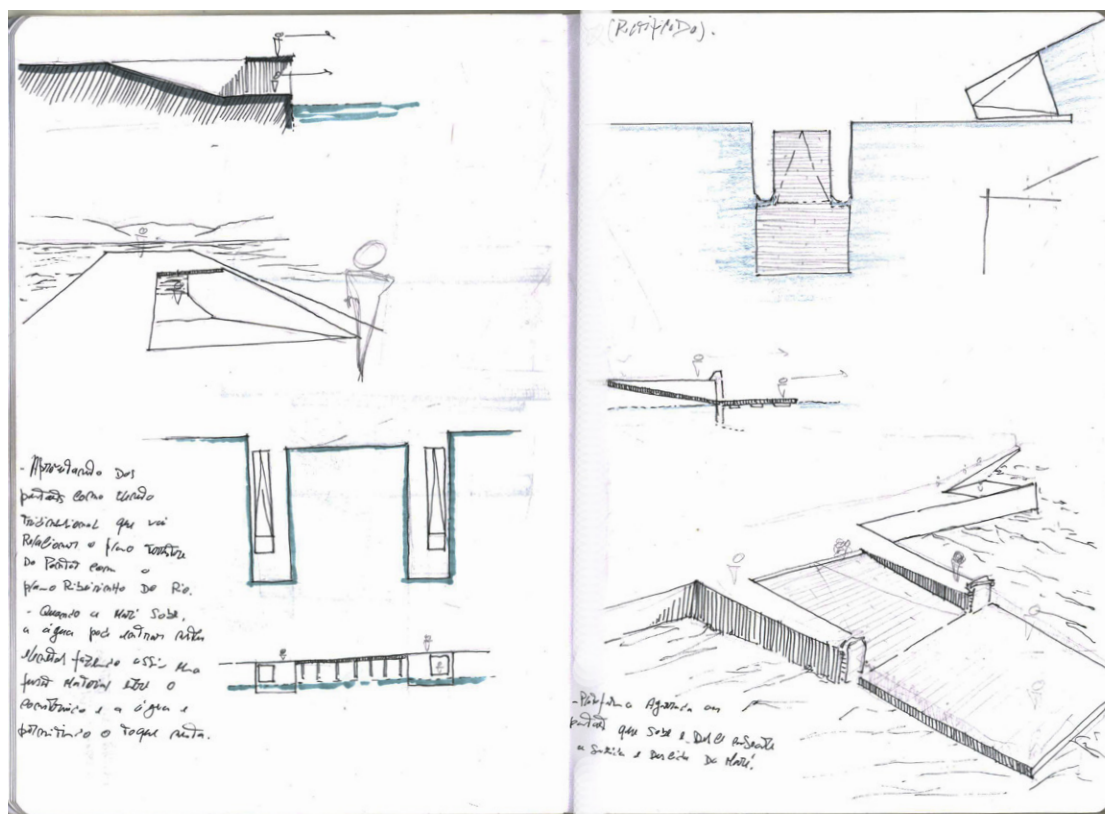


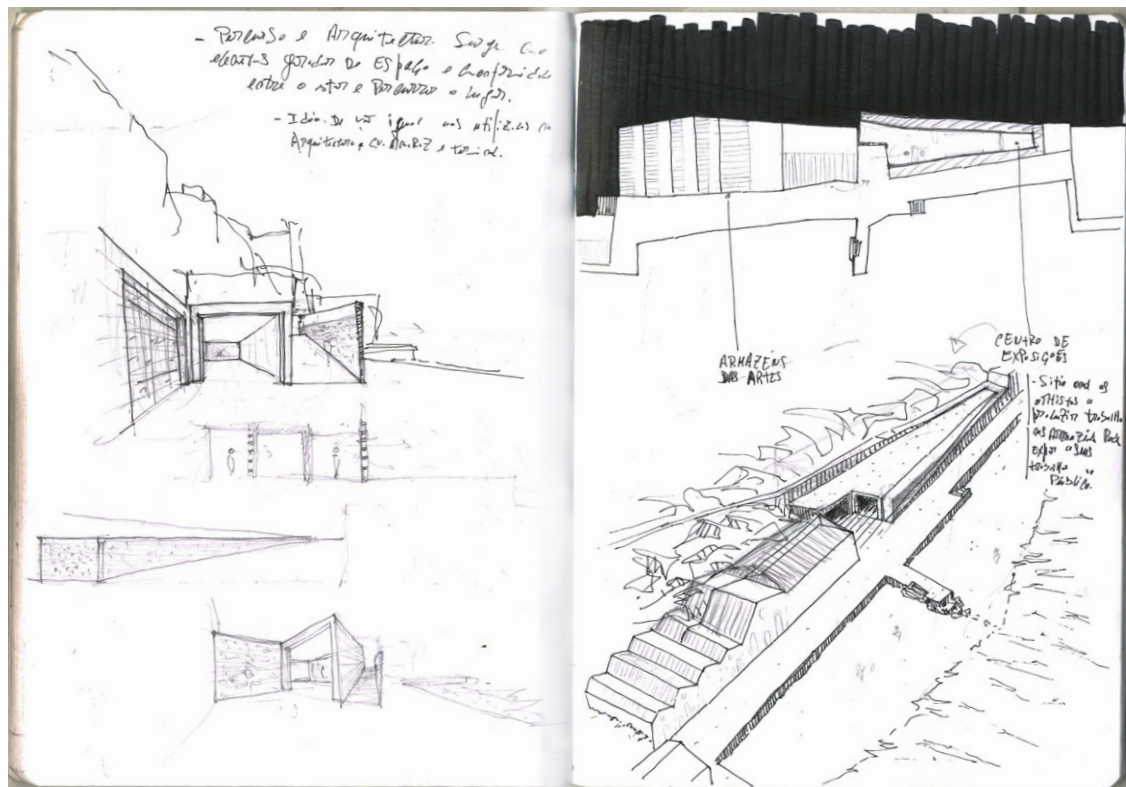
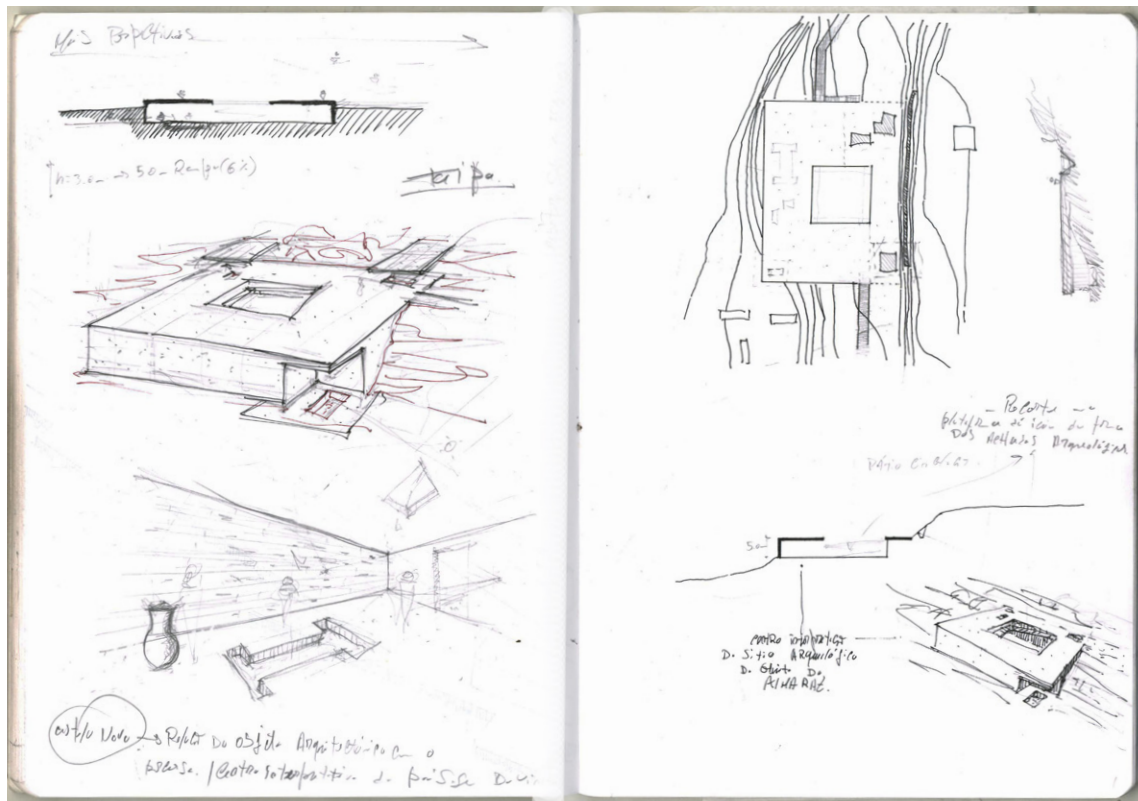




- Estrato Reprodutivo foge à forçosa adaptação a todo o contexto programado e Resistência nos protefos.
- Resistência Genética existente com o Resm forçosa adaptação para o protefos de Atq. Resist., transferr protefos, novos protefos, antes identificação reflexo.
- Resistência Xavier protefos.







Maquetes de Trabalho

